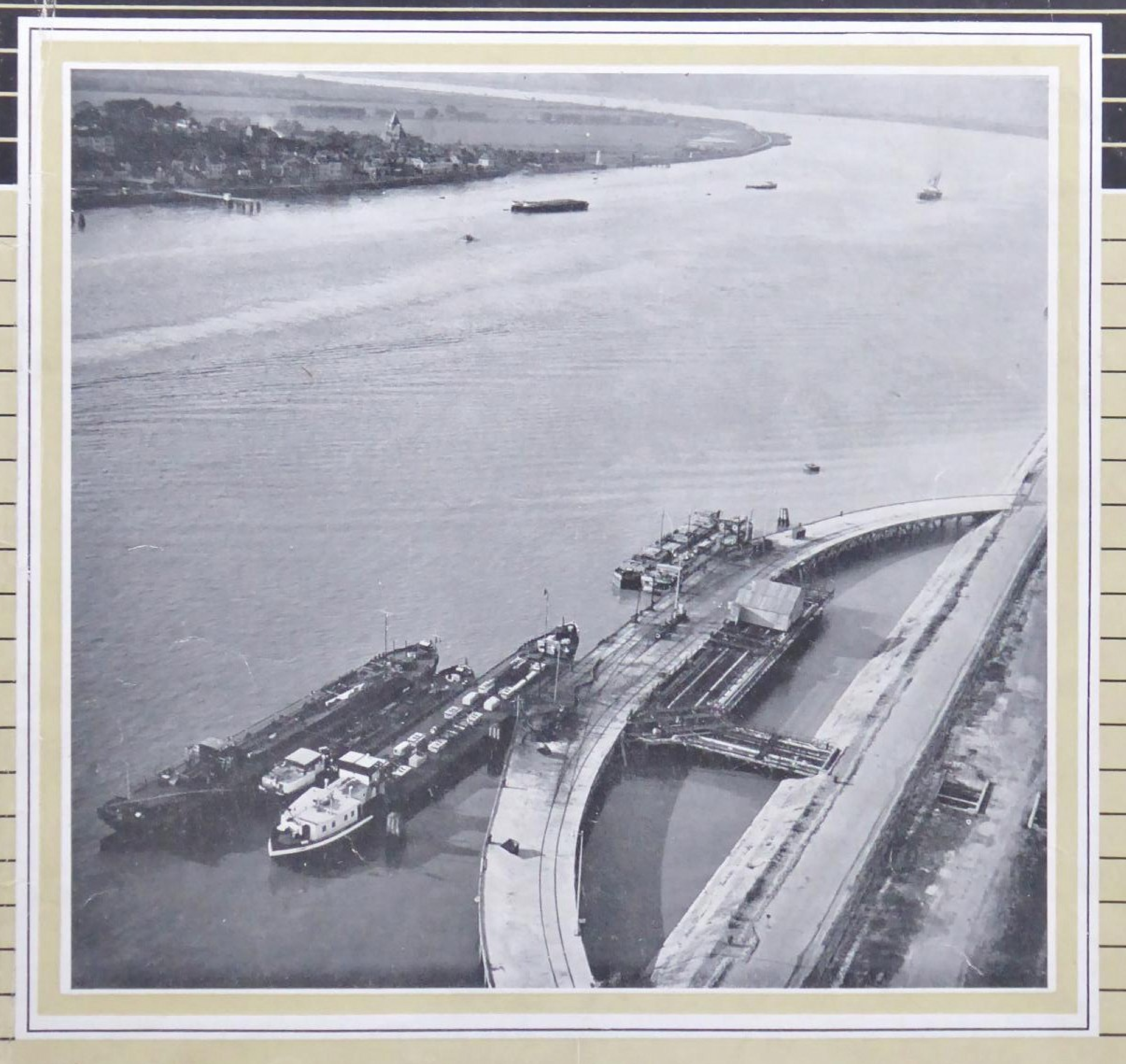
MARS 1950 Esso NUMÉRO 29

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES


1617
1617
NEW YORK CENTRAL SYSTEM
NEW YORK CENTRAL
1617
NEW YORK CENTRAL

ÉDITORIAL



Lors de mon récent voyage aux Etats-Unis, Georges Wicart, qui avait bien voulu prendre la plume en mon absence, vous a rappelé que nous devons *tous* nous considérer comme des vendeurs. C'était vrai à l'époque, c'est encore plus vrai aujourd'hui, ce le sera chaque jour davantage dans l'avenir.

En effet, nous venons de prendre connaissance du décret fixant les tonnages annuels de produits pétroliers qu'à partir du 1er septembre 1950 chaque société pourra introduire sur le marché français pendant les trois prochaines années.

Ce décret reconnaît la première place à la S.F.P. aussi bien pour les huiles de graissage que pour l'essence, dans l'économie française.

Nous ne doutons pas un instant que notre effort de reconstruction et d'équipement soit une des causes importantes de cette décision qui maintient la part prépondérante de notre Société sur le marché français.

Le Gouvernement nous confie donc la responsabilité d'approvisionner le Pays pour une large part de ses besoins. Nous devons nous montrer dignes de cette confiance, d'autant plus qu'à l'expiration des attributions actuelles, nous serons jugés sur nos résultats.

De même que nous sommes bien décidés à remplir toutes nos obligations, nous avons la ferme intention, en utilisant les droits qui nous sont reconnus, de maintenir notre position relative sur le marché.

Vous savez ce que tout cela signifie pour tous : un effort de vente, un effort de « Service » à l'égard de la clientèle.

Noblesse oblige : chaque collaborateur de la S.F.P. doit avoir à cœur d'aider au maximum nos amis de la Direction Commerciale pour conserver la première place.

Car, encore une fois, si les Pouvoirs publics nous ont donné des possibilités, c'est à l'équipe S.F.P. d'en faire des réalisations.

S. SCHEER PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Une locomotive Diesel électrique double du " New-York Central System " en tête d'un train de wagons frigorifiques. (Photo Coll. " Notre Métier ".)

MARS 1950 NUMÉRO 29

Esso REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
BUREAU 437 - TÉL. BAL 46-24 P. 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

Photographies

Collection Esso (LATTA - BROWN BROTHERS - CORSINI - TODD WEBB) p. 2 à 4. - (RICHARD) p. 12, 13. - Collection " NOTRE MÉTIER " p. 14 à 17. - Collection Esso (BONNEFOIS) p. 18, 19. - Collection ESSO p. 23, 27. - (RICHARD-MOREL) p. 32, 33.

Illustrations

R. MELISSENT p. 5. - ARCHIVES DE LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE p. 6. - P. FORNAIRON p. 8 à 11. - J. MATGE p. 15, 20, 21, 22. - HITA p. 29.

Mise en page : A.-B. FERREY



COUVERTURE : *Quelque part dans le lit de la Seine, entre Quillebœuf et Port-Jérôme, gît peut-être le trésor du " Télémaque ". (Coll. Esso - Ph. Richard).*

UNE INDUSTRIE VIVANTE

"Lié, à ses débuts, à la lampe d'éclairage, le pétrole est devenu la source d'énergie la plus précieuse du monde, en même temps que l'indispensable matière première des lubrifiants sans lesquels rien dans notre époque mécanisée, ne saurait tourner."

R. ANDRÉ

S'IL est vrai que l'aspect caractéristique de la Vie est une perpétuelle évolution, l'industrie du pétrole est une industrie bien vivante.

En dépit de son jeune âge (elle n'est pas encore centenaire) elle a souvent subi des bouleversements sur le plan industriel et sur le plan commercial. Cette adaptation continuelle a pour cause l'apparition périodique de nouveaux besoins en produits pétroliers à la suite du développement du progrès scientifique et mécanique.

C'est ainsi, par exemple, que le pétrole lampant qui fut à l'origine des activités de production et de raffinage, au détriment de tous autres produits, s'est rapidement effacé pour disparaître même à peu près complètement jusqu'à ces dernières années. Or, l'apparition de la propulsion par réaction, dans le domaine aéronautique, semble devoir faire reprendre à ce produit un rôle de premier plan.

C'est une brève histoire de l'évolution historique des usages des produits pétroliers que nous tentons d'esquisser ici.

PRÉHISTOIRE DU PÉTROLE
Gaz naturel et bitumes

Il semble que c'est sous sa forme la plus légère que le pétrole se soit tout d'abord manifesté aux yeux des voyageurs de l'antiquité qui, longeant les bords de la mer Caspienne, voyaient avec une terreur superstitieuse brûler dans la presqu'île d'Aspschéron, où devait plus tard s'élever Bakou, des flammes qui ne s'éteignaient jamais.



Des temples furent dressés où des prêtres célébrèrent sous cette forme le culte du dieu Ahouramazda, principe ineffable du Bien, dont le symbole est la lumière.

On a depuis retrouvé les restes de ces temples et découvert sans peine que ces flambeaux surnaturels étaient alimentés par du gaz sorti du sol et amené jusqu'aux autels par des canalisations qui constituaient le premier réseau de « pipe-lines » connu.

A l'autre extrémité de la gamme des produits pétroliers, c'est le bitume qui eut également l'honneur d'être utilisé par l'homme aux époques les plus reculées, soit pour calfater les navires, depuis l'Arche de Noé jusqu'aux « Koufas » de Mésopotamie, soit comme lien en matière de construction, depuis la Tour de Babel jusqu'aux murs de Ninive, soit comme matériau de revêtement des routes et des citernes à eau chez les Chaldéens, soit comme « spécialité pharmaceutique », particulièrement recommandée contre rhumatismes et maladies de la peau, soit, enfin, pour embaumer les morts.

PÉTROLE ET ÉCLAIRAGE
Apparition du pétrole lampant

Au début du XIXe siècle, un polonais, Joseph Hecker, prépara une sorte de pétrole lampant, avec du brut recueilli près de Truskawice et, dès 1815, la ville de Drohobyez l'utilisait pour éclairer ses rues, bientôt imitée par Prague.

En 1853, l'apothicaire Lukasiewicz réussit le premier à extraire de l'huile malodorante un produit incolore et léger qui produisait une belle flamme claire et sans odeur. Le « lampant » était né, primitivement considéré d'ailleurs comme un « ersatz » et nommé « mineral colza » puisqu'il venait se substituer aux huiles végétales de colza utilisées jusque-là, avec l'avantage immédiat de ne pas faire charbonner les mèches des lampes.

Six ans après le forage du « colonel » Drake à Titusville en 1859, plus de 190 raffineries fonctionnaient déjà pour produire du *pétrole lampant*, appelé aussi « Kérosène », sans doute en l'honneur du célèbre Samuel M. Kier, fondateur, en 1840, de la « Seneca Oil ».

Dès 1860, Charles Despeaux raffinait en France une cargaison de pétrole brut ; il fut suivi par de nombreux autres industriels. Des pétroles bruts américains généralement traités, on extrayait alors environ 75 % de lampant. Le surplus était constitué par 15 % d'essence, 1 % d'huile légère (Spindle), 1 % de paraffine, 1 % de coke et 7 % de perte.

Sur les lieux de production, on se débarrassait comme on pouvait des parties légères, soit en les détruisant par combustion, soit en les rejetant dans les puits.

Il était d'ailleurs imposé au pétrole lampant un point d'inflammabilité assez élevé, pour éviter que des quantités plus ou moins importantes d'essence volatile et par trop inflammable n'y soient laissées, au cours de la fabrication, ou rajoutées ensuite dans un but frauduleux.

Jusque vers 1900 donc, les raffineurs avaient beaucoup de mal à écouler l'essence : ses principaux débouchés étaient les lampes des mineurs, les lampes « Pigeon », les solvants, le dégraissage des étoffes, et le white-spirit pour les peintures et vernis.

L'AUTOMOBILE
Le règne de l'essence

L'automobile naissante devait apporter un débouché à l'essence qui, dès 1895, apparaît sur le marché français, distribuée en bidons de cinq litres, ce débouché est si rapidement croissant que les tonnages d'essence vendus tendent vite à égaliser, puis à dépasser ceux du pétrole lampant.

A partir du moment où le rapport des ventes entre l'essence et le lampant dépassait la proportion de 15 à 75 (1 à 5), le problème pour toute production excédentaire de 15 litres d'essence était de trouver un accroissement de débouché pour 75 litres de lampant.

Cette situation était aggravée par la diminution de la consommation du pétrole lampant due au développement de l'éclairage électrique. Il fallait extraire d'une même quantité de brut moins de pétrole et plus d'essence. Le problème ne put être résolu que par l'évolution de la technique qui permit de porter progressivement la production d'essence à 50 % environ (procédé du cracking) et par l'ouverture de larges débouchés au gas-oil et aux fuels, dont l'emploi était encore peu répandu ; on commença à les utiliser comme combustibles aux lieu et place du charbon.

LES COMBUSTIBLES LIQUIDES

Le premier combustible liquide utilisé fut le pétrole lampant.



En 1868, la Compagnie du Chemin de Fer de l'Est procède en effet à des essais de chauffe au pétrole. Il n'est pas encore question de brûleur et le liquide est simplement amené par une rigole sur la sole du foyer.

Puis on en vient à l'utilisation de produits de plus en plus lourds.

C'est en 1869, à Bakou, que le westphalien Otto Lenz inventa le premier brûleur à pulvérisation (vapeur, puis air comprimé) aussitôt copié pour la chauffe des bateaux et des locomotives.

La marine s'intéressera la première à ces nouveaux combustibles, du fait des économies qu'ils permettaient de réaliser : rapidité de chargement, réduction du volume des soutes, augmentation du trajet pour un même poids de combustible, diminution du nombre des soutiers et des chauffeurs, propreté, etc...

Les facilités d'utilisation entraînèrent bientôt un développement rapide de la consommation industrielle et même domestique, particulièrement après la guerre de 1914-1918. Pour le chauffage central des habitations, la chauffe des navires, des locomotives, des fours de céramique et de verreries, des fours métallurgiques, des chaudières industrielles, pour les boulangeries, les sucreries, les centrales électriques, le fuel tendit à se substituer au charbon et au bois dans une large proportion.

SUPER CARBURANTS ET ESSENCE AVIATION

La nécessité pour le raffineur d'augmenter la production d'essence, en l'obligeant à perfectionner ses techniques avait eu pour effet d'accroître également la qualité du produit, en ce qui concerne l'indice d'octane, ce qui conduisit à améliorer les moteurs à explosion et à pousser leur rendement en augmentant le taux de compression.

Ceci permit, en temps d'économie libre, de mettre sur le marché des « supercarburants », à l'indice d'octane élevé et contenant souvent du tétraéthyle de plomb.

Un nouveau moyen de transport, l'avion, gros consommateur et plus exigeant encore que l'automobile sur la qualité, allait absorber des tonnages importants de ces carburants spéciaux.

LE MOTEUR DIESEL ET LE GAS-OIL

Primitivement, le gas-oil était peu utilisé en dehors de son emploi comme base de cracking destinée à produire une plus forte proportion d'essence pour un brut donné. Il était employé, principalement aux U.S.A., comme huile combustible de chauffage et un peu partout pour quelques gros moteurs Diesel fixes ou marins, de grande puissance.

Automobiles et camions roulaient exclusivement avec des moteurs à essence, jusqu'en 1930, quand le moteur Diesel à marche rapide apparut non seulement sur la route, mais sur le rail (locomotives et autorails) dans les airs, permettant, à puissance égale, une consommation plus faible d'un carburant moins cher, malgré le coût de fabrication plus élevé du moteur.

Le gas-oil, du rang de produit presque inutilisable, passait à un niveau égal à celui de l'essence, particulièrement en France grâce à un régime douanier qui lui était favorable. Sa distribution représente aujourd'hui 30 % du tonnage total de carburant auto. On peut prévoir que prochainement, les raffineurs auront à modifier l'équilibre de leur production, si la demande de gas-oil continue à augmenter par rapport aux besoins en essence.

LES ESSENCES SPÉCIALES

Elles ont une origine accidentelle : au cours de la guerre 1914-1918, on se trouva à court de carbures aromatiques pour fabriquer les explosifs ; pour parer à cette carence, on soumit à la distillation une essence riche en toluène dans des usines qui servirent ensuite à fabriquer, à partir du pétrole, des solvants variés. Leurs principales utilisations sont à présent : colles à caoutchouc, réactifs de laboratoires, lampes de mines, solvants des huiles et des parfums, dégraissage des os, vulcanisation, gommage des toiles, nettoyage des cuirs, teinturerie, fabrication des encres d'imprimerie, héliogrammes, produits pharmaceutiques, etc...

Le marché des essences spéciales est loin d'être saturé et les raffineries, grâce aux progrès de leur équipement, livreront dans l'avenir des produits dont les usages seront de plus en plus précis et multiples.

LES LUBRIFIANTS

Les huiles de graissage sont restées longtemps en dehors de l'activité des raffineries françaises : elles venaient de l'étranger. Dès 1877, la Société André importait en France des huiles minérales de graissage, de provenance russe. Les huiles minérales devaient vite remplacer les huiles végétales (colza, ricin, olive) et animales (suif, pied de bœuf) dans tous les emplois industriels. Les chemins de fer, la marine, donnèrent rapidement l'exemple à toutes les branches de l'industrie. Pendant la guerre de 1914, les huiles du Texas remplacèrent les huiles russes, et les raffineries françaises construites, après 1928, furent équipées pour produire des quantités de lubrifiants de plus en plus grandes. En 1939, la consommation annuelle française de lubrifiants industriels et automobiles était de l'ordre de 270.000 tonnes.

HUILES SPÉCIALES

En 1884, paraissait en Russie un traité sur la distillation des bruts, citant trente-huit huiles spéciales (« saintes » pour icones, blanches dites « médicinales », etc.) Actuellement, est utilisée une gamme infiniment plus étendue d'huiles spéciales (huiles pharmaceutiques, huiles pour la





élevée et son point d'ébullition particulièrement bas.

Le *butane* est couramment employé dans nos campagnes, où il remplace le gaz de ville absent.

LES CARBURÉACTEURS

En même temps que la lampe à pétrole, le marché du pétrole lampant a presque disparu. Parmi les produits de la distillation du brut, d'une composition chimique voisine, seul le white-spirit utilisé dans l'industrie des peintures et vernis gardait une certaine importance.

L'apparition du moteur à réaction dans le domaine aéronautique est susceptible de modifier entièrement cette situation et de faire subir à l'industrie pétrolière une profonde évolution sur le plan raffinage et sur le plan distribution.

Alors que les moteurs à explosion d'avions n'utilisent que de l'essence à haut indice d'octane, qui exige pour sa production la mise en œuvre d'un matériel compliqué et très onéreux, les moteurs à réaction sont le plus souvent alimentés avec des produits directs de distillation des bruts, englobant les essences lourdes, le pétrole (ex-lampant) et les gas-oils légers.

Ces engins, dont l'emploi se généralise de plus en plus sont de gros mangeurs. Verrons-nous, à cause d'eux, le pétrole lampant redevenir, sous le nom de carburéacteur, le produit fini « vedette » ?

AVENIR

Comment prévoir l'évolution de l'industrie du pétrole ? Il n'est ni absurde, ni chimérique de penser qu'un jour viendra, peut-être assez vite, où l'énergie atomique prendra sa place dans l'histoire de la locomotion humaine. D'abord pense-t-on, sur les engins flottants, puis roulants, puis volants (ces derniers n'ayant jamais pu être mus que par l'énergie-pétrole), cette dernière venue parmi les grandes sources d'énergie, à l'avenir lourd de menaces, mais aussi de promesses, prendra-t-elle la place des carburants et des combustibles liquides ? Ce n'est pas pour demain, mais que deviendrait l'industrie du pétrole ?

N'oublions pas que, jusqu'à ces dernières années, l'Or Noir a surtout produit des dérivés utilisés pour la production d'énergie, mais que, depuis peu, il est devenu également une indispensable source pour l'élaboration de nombreux produits chimiques. La dernière guerre eut un rôle prépondérant dans cette dernière évolution.

Le domaine de la chimie du pétrole est immense : alcools, cétones, esters, gylcérine, caoutchoucs synthétiques, matières plastiques, produits détergents, etc... Ainsi, s'ouvrent de nouveaux horizons à cette vivante industrie, dont l'influence sur notre civilisation aura été telle qu'on pourrait, sans exagération, nommer le XXᵉ siècle, le « Siècle du Pétrole ».

parfumerie, huiles pour transformateurs, huiles pour câbles électriques, huiles pour turbines, etc.).

LES BITUMES

C'est un brevet américain, pris en 1876, qui a créé l'industrie de *l'asphalte*. Il s'agissait de soumettre les résidus du pétrole à l'action oxydante de l'air chauffé.

La consistance des bitumes varie de celle du fuel-oil très épais, à celle d'un charbon très dur, dont la cassure est brillante. Leur couleur est noire. Ils sont un résidu de la distillation du pétrole brut. Un mode ancien consistait à chauffer le brut dans une cuve et à recueillir, d'une part, le distillat évaporé et d'autre part le bitume qui restait au fond.

Très souvent, maintenant, on confond les termes « bitumes », « bitumes de pétrole », « asphaltes » et « brais ».

En France, le terme « bitume » désigne spécialement toute substance noirâtre, dérivée du pétrole, naturelle ou non, ayant des propriétés agglomérantes et pratiquement entièrement soluble (dans le sulfure de carbone).

Le mot *asphalte* sert à désigner plus particulièrement une roche calcaire imprégnée par un complexe hydro-carboné (également soluble).

Le *brai* est la partie résiduelle d'une distillation et doit être suivi de l'indication du produit distillé.

Les propriétés recherchées dans l'emploi des bitumes de pétrole sont : adhésivité, imperméabilité, caractère isolant (thermique, électrique, phonique) et stabilité.

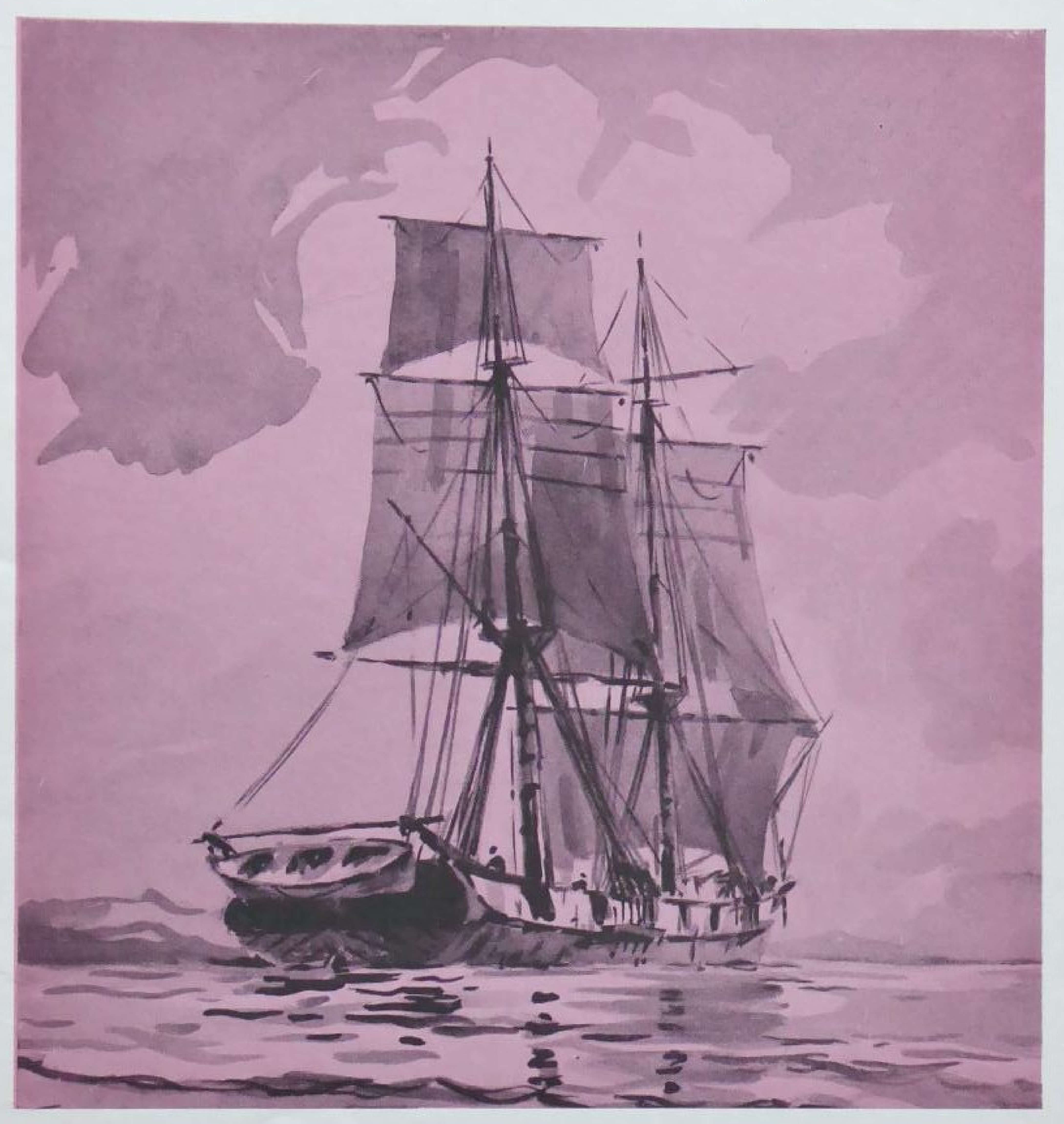
Les usages sont : le revêtement des chaussées (85 % du tonnage en France) ; l'imperméabilisation des papiers, feutres, cartons et toiles ; les enduits protecteurs, l'imprégnation des bois, la stabilisation des terrains.

LES GAZ LIQUÉFIÉS

C'est en 1932 qu'ont fait leur apparition sur le marché français des gaz liquéfiés de pétrole, mais depuis dix ans déjà les raffineries américaines livraient aux consommateurs du butane et du propane. Ces gaz se liquéfient par simple compression de certaines fractions des gaz naturels, des gaz de raffineries et d'usines de pétrole synthétique, et par extraction et compression des gaz de pétrole brut.

Le *propane* est le combustible de choix pour l'industrie, pour sa tension de vapeur

LE MYSTÈRE DU TÉLÉMAQUE



Les rives de Port-Jérôme ont été le témoin d'une énigme de l'Histoire dont jamais les hommes n'ont pu pénétrer le secret.

En cette nuit profonde du 31 décembre 1789, alors que s'écoulaient paisiblement les derniers instants d'une année dont on devait dire qu'elle fut une des plus grandes dates de l'Histoire moderne, le bon peuple de Rouen semblait avoir oublié ses préoccupations quotidiennes et laissé dormir en lui les grandes passions politiques que la Révolution en marche éveillait en chacun, pour fêter l'année qui allait naître.

Des tavernes où chantaient et dansaient les marins, jusqu'aux grandes maisons éclairées de mille chandelles, tous échangeait de bons vœux, les uns levant leur verre au succès du Tiers-Etat, les autres à la bonne fortune du Roi.

Mais il était ce soir-là, à Rouen, un groupe de quelques hommes qui ne communiaient pas dans cet esprit de fête. Mettant à profit l'ombre profonde qui enveloppait les quais déserts du port, ils s'affairaient fiévreusement entre la cave toute proche d'un tonnelier et deux navires dont les amarres jouaient avec les remous du fleuve. Allant et venant, ils chargeaient sur le pont de ces deux bâtiments de lourds barils cerclés de fer, qu'ils déplaçaient à grande peine.

L'opération dura quelques heures ; dès qu'elle fut terminée, aux premières heures du matin, le mystérieux personnage, qui l'avait dirigée, quittait Rouen à cheval et les deux navires larguaient les amarres et cinglaient en direction de la mer.

Ce départ précipité, et les conditions assez mystérieuses dans lesquelles il s'était effectué, éveillèrent la suspicion des autorités révolutionnaires qui lancèrent deux bateaux à la poursuite des bâtiments. L'un de ceux-ci, une goëlette, ne tarda pas à être rattrapé ; une fouille minutieuse effectuée à son bord devait permettre de découvrir, dissimulées dans des barils de suif, une importante quantité de pièces d'or, ainsi qu'une partie de l'argenterie du Roi. Ce trésor fut saisi et amené sous escorte à Pont-Audemer.

Cependant, l'autre bâtiment, le brick *Télémaque* (long d'une vingtaine de mètres) accentuait son avance sur ses poursuivants et allait gagner la Manche lorsqu'il fut pris dans le mascaret, particulièrement violent ce jour-là, et s'échoua sur un banc de sable à 120 mètres du quai de Quillebeuf. L'équipage réussit à se sauver, mais on ne retrouva jamais trace de la mystérieuse cargaison.

De nombreuses conjectures ont été émises sur la nature et la provenance des richesses qu'aurait recélé le *Télémaque*. Il s'agirait, croit-on, de la fortune de Louis XVI, estimée à 85 millions de francs d'alors et de joyaux appartenant à la Reine. Il est certain qu'à cette époque le Roi, tout en se pliant de mauvaise grâce à la politique de réforme inaugurée par l'Assemblée Nationale, nourrissait le dessein d'aller rejoindre les émigrés à l'étranger, de gagner à sa cause les cours d'Angleterre et d'Autriche, et de tenter de reconquérir, avec leur aide, et par la force des armes, les prérogatives dont l'Assemblée le privait un peu plus chaque jour. Aussi, rien n'est plus plausible que le désir de Louis XVI de mettre ses biens en sécurité à l'étranger. D'après des témoignages de l'époque, le capitaine du *Télémaque*, un certain Adrien Quenin, aurait reçu une prime très élevée, en disproportion avec la valeur officielle du chargement, et s'était vu confier la mission d'emmener son navire en Angleterre.

En plus de la fortune royale, il y avait, pense-t-on, à bord du *Télémaque*, une grande partie des trésors de l'Abbaye de Saint-Georges et de l'Abbaye de Jumiège, qui étaient détentrices secrètes du tiers de la rançon royale, part du trésor mise en réserve en cas de captivité du roi. De récentes découvertes sont venues confirmer cette hypothèse qui avait déjà été établie, quelques dizaines d'années après le naufrage, par un moine de l'Abbaye de Jumiège qui, se rendant en Angleterre, déclara au pilote de son navire au moment où il passait devant Quillebeuf : « Voilà l'endroit où gisent les trésors de mon Abbaye ».

Quoiqu'il en soit, le Gouvernement, à la nouvelle du naufrage, s'employa activement à retrouver les trésors du Télémaque. Il fit partir de Cherbourg un détachement de trois cents hommes, sous la conduite d'un ingénieur en chef, avec mission de renflouer le bâtiment. Mais, après trois mois d'efforts et de travaux



inutiles, il fallut abandonner cette entreprise.

La présence supposée de telles richesses n'alla pas sans tenter l'audace d'esprits téméraires et, de 1790 à 1842, plusieurs Sociétés se formèrent en vue de récupérer les trésors tant convoités. Les travaux auxquels elles procédèrent furent cependant infructueux et, après des recherches plus ou moins longues, elles furent toutes contraintes d'abandonner leur entreprise.

Ces insuccès ne devaient pourtant pas décourager l'ingénieur anglais Taylor qui forma le 19 juin 1842 une Société en commandite au capital de 200.000 francs. Jusqu'alors, on avait utilisé, pour renflouer le *Télémaque*, des chalands auxquels étaient fixés des chaînes que l'on passait sous la coque du navire ; la marée montante soulevait la coque et l'on espérait ainsi pouvoir hisser l'épave jusqu'à la surface, mais chaque fois les chaînes se rompirent. C'est cette méthode qu'avait employée, avant Taylor, les ingénieurs Magny et David. Taylor fit planter autour de l'épave d'énormes pilotis sur lesquels il installa un échafaudage solide. On passa des chaînes sous la coque que l'on renforça d'un certain nombre de barres de fer. Le tout fut ensuite amarré à un point mobile que l'on exhaussa à l'aide de moyens mécaniques.

En décembre 1842, le *Télémaque* était, au prix de multiples efforts, amené à la surface. Mais alors qu'il était si près de réussir, Taylor, criblé de dettes, dut abandonner tous les travaux et s'enfuir en Angleterre pour échapper à ses créanciers.

Intrépide, Taylor revint en France, parvint à calmer ses actionnaires et reprit les travaux. Le 2 octobre 1843, le notaire de Quillebeuf, devant lequel avait été passé l'acte d'association, publiait l'avis suivant : « Les actionnaires de « l'entreprise de sauvetage du *Télémaque* « sont informés que les travaux viennent « d'être entièrement terminés. La cargai- « son est déposée sur le quai de Quille- « beuf ; elle consiste en cinquante-deux « pièces de bois de construction. On avait « aussi embarqué à bord du *Télémaque* « une quantité considérable de barriques, « mais on n'en a retiré que des débris qui « attestent qu'elles ont contenu du suif et « de l'huile.

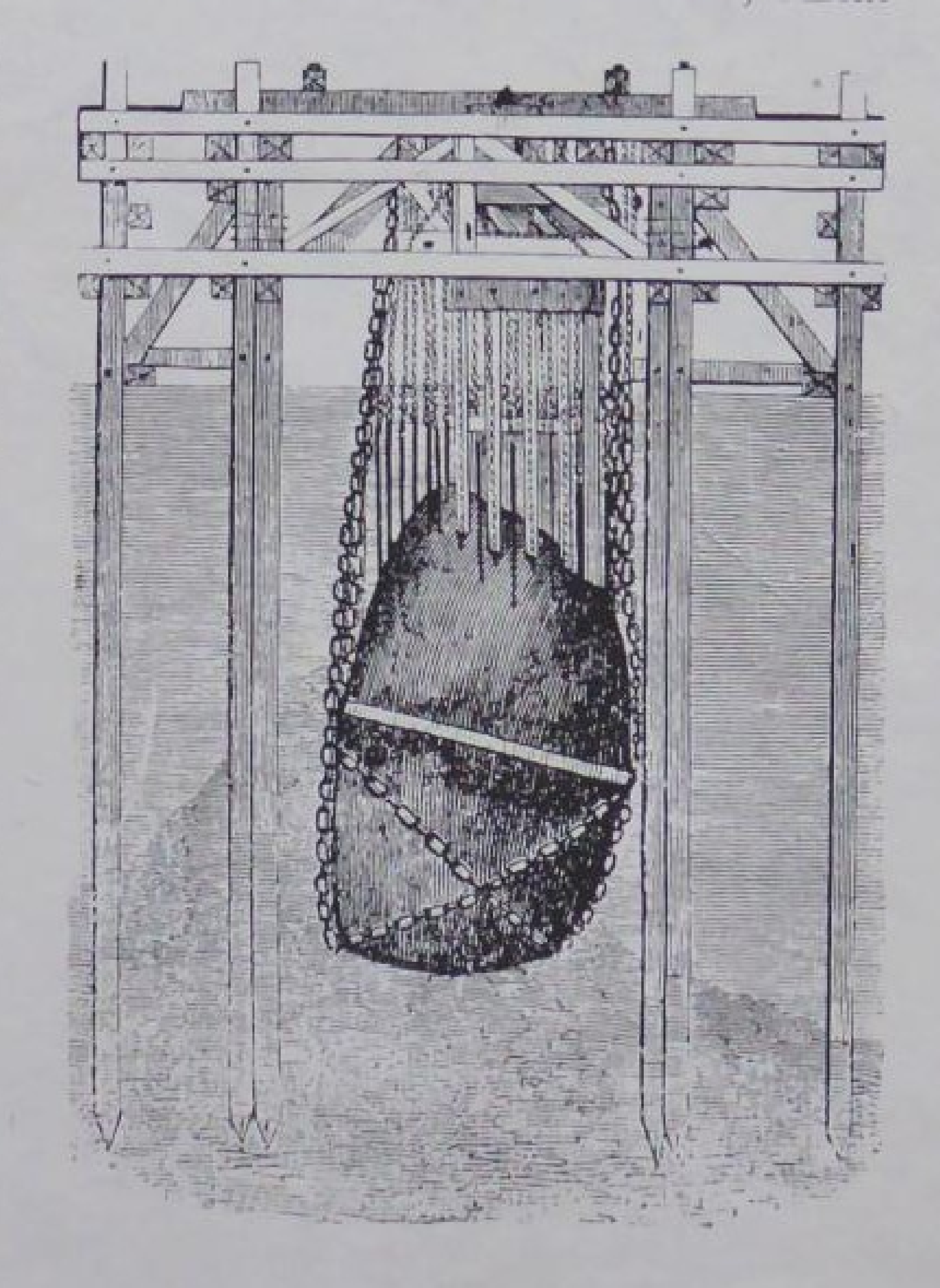
« Jusqu'au 23 septembre, il était « resté beaucoup de sable dans le navire,



« mais les ouvertures pratiquées à dessein « ont donné passage aux courants, les « grandes marées de la fin de septembre « ont suffi pour le déblayer entièrement.

« Alors, on a pu faire les plus minu- « tieuses recherches et l'on a acquis la « certitude que l'opinion de l'existence de « valeurs dans le *Télémaque* était absolu- « ment chimérique. Il ne reste plus « aujourd'hui de ce navire qu'une carcasse « informe. Il sera bientôt procédé, par « l'autorité maritime, à la vente tant de la « cargaison que des débris du navire ».

Cet avis, on le conçoit aisément, refroidit l'enthousiasme des chercheurs. Il fallut attendre, semble-t-il, jusqu'en 1938 pour que l'on songeât de nouveau à renflouer le *Télémaque*. Cette année-là, une Société se forma à cette fin ; l'Etat lui accorda le droit d'entreprendre de nouveaux travaux, en se réservant, en cas de succès, une part importante des trésors qui seraient récupérés.



Au moyen de câbles et de chaînes, on réussit à déposer l'épave sur un banc de sable que la marée basse laissait presque à découvert. Travaillant sous deux ou trois mètres d'eau, des scaphandriers fouillèrent la coque et en retirèrent cinq chandeliers d'argent que l'on identifia comme ayant appartenu à l'Abbaye de Jumiège, ainsi que quelques boucles d'escarpins.

Des moyens considérables ayant été, cette fois-ci, mis en œuvre, comment expliquer ce nouvel échec ? Faut-il donc croire que la légende des trésors du *Télémaque* est dénuée de tout fondement ? Les chandeliers trouvés en 1938 paraissent pourtant bien la confirmer.

Il semblerait que l'on ait toujours commis une erreur de jugement en fouillant l'épave elle-même. Puisqu'il est à peu près certain que les barils contenant les précieux trésors ont été chargés sur le pont, tout laisse à croire que, lors du naufrage, ces barils ont été projetés hors du navire par le choc et que les courants les ont ensuite entraînés dans le lit de la Seine. Ce serait donc dans un certain périmètre autour de l'épave du *Télémaque* que l'on aurait des chances de récupérer (peut-être !) les fameux trésors. Des radiesthésistes, que l'on avait consultés en 1938, avaient du reste bien indiqué que l'on ne trouverait pas d'or à l'endroit où reposait l'épave. Mais on ne fit aucun cas de leur avis.

Ainsi, le *Télémaque* a, jusqu'ici, réussi à garder son secret, et la Seine a conserver les richesses qu'elle renferme. Les hommes réussiront-ils un jour à recouvrer ces trésors qu'un sort contraire semble vouloir leur interdire, ou bien le trésor du *Télémaque* viendra-t-il s'ajouter à tous ceux, inconnus ou présumés que recèlent, en France, les vieux châteaux, les oubliettes et autres lieux mystérieux ? A moins qu'un jour, quelques travaux d'aménagement de la Raffinerie permettent de découvrir les fameux trésors sur la rive de Port-Jérôme ! Après tout, si après avoir tant cherché les hommes n'ont encore rien trouvé, peut-être découvriront-ils l'énigme du *Télémaque* — et ses trésors — au moment où ils s'y attendront le moins...

J. R.

NOMINATIONS PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

Mlle Marthe Agout est entrée à la Société A. André Fils en 1922 en qualité de sténo-dactylo bilingue. Nommée secrétaire de M. Serge André, puis de M. Jacques André, elle abandonna ce dernier poste au début de la guerre pour se consacrer entièrement à la bibliothèque qu'elle avait créée, puis pour organiser la Bibliothèque technique. Elle obtint en 1947 un diplôme de « Documentaliste ». Elle a été nommée Cadre le 1er juillet 1949. Par la suite, elle a fait paraître une remarquable « Bibliographie du Pétrole » qui vient de lui valoir des éloges mérités.

M. Jacques Bon est entré à la Société en octobre 1947 en qualité d'aide de laboratoire. Il vient d'être promu aide-chimiste au Laboratoire de Suresnes, après avoir passé avec succès l'examen habituel.

Mme Simone Colonna, entrée à la Société en septembre 1948 en qualité de traductrice technique d'anglais au département Inspection et Normalisation, vient d'être promue Cadre en qualité d'Ingénieur-Traducteur à ce même département. *Mme Colonna* possède un bagage universitaire asssez rare pour une femme :

— Licenciée ès Sciences ; Doctorat de l'Université de Paris (section chimie) ; *Mme Colonna* a occupé un emploi de Professeur à l'Ecole Supérieure de Fonderie, avant de faire partie de notre Société.

M. Jean-Pierre Kroll, ingénieur de l'Institut Electro-technique de Grenoble, est entré à la Société en juin 1947 au département Inspection et Normalisation. Il vient d'être nommé chef du Service Normalisation.

M. Guy Parc est entré à la Société en juillet 1946 en qualité d'aide-chimiste au Laboratoire de Suresnes. Il vient d'être promu chimiste à ce même Laboratoire, après avoir passé avec succès l'examen habituel.

M. Pierre Schlumberger est entré à la Société en 1931. Muté à la raffinerie de Port-Jérôme, il a rempli les fonctions d'archiviste au Département Entretien, chargé également des réquisitions. Il est revenu au siège en 1940 et a assumé depuis la responsabilité du Service Traductions. Il vient d'être nommé Cadre à ce titre.

M. Joseph Suaton est entré à la Société en 1937 en qualité d'ingénieur-chimiste à la raffinerie de La Mailleraye. Muté à l'usine de l'Estaque après les événements de 1940, il vient d'être nommé chef du Laboratoire Ventes à Suresnes.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

M. Robert Antoine est entré à la Société en 1946. Affecté au Service Matériel et Magasins, il a ensuite été nommé assistant du chef de la division Récupération. Il vient d'être promu le 24 octobre 1949 agent de maîtrise en qualité de chef du bureau de lancement au Magasin Central d'Aubervilliers.

M. Léon Clément est entré aux Distilleries de France en 1927. Transféré à la S.F.P. en 1947, lors de la cessation d'activité de l'usine de Plancoët, il vient d'être nommé contremaître d'exploitation avec les fonctions d'assistant du chef de la division Récupération du Service Matériel et Magasins.

Mlle Simone Kauffmann entrée à la Société le 3 février 1947 comme sténo-dactylographe au département des Achats, vient d'être promue employée qualifiée de Service Commercial, à la Section Relance du même département.

M. Jean Naudel, ingénieur de l'Ecole Navale, est entré à la Société le 15 décembre 1947 Chargé de suivre les questions relatives à la construction et à l'entretien des navires pétroliers appartenant à la Société, il a été confirmé dans son poste de chef du Service Technique du département Navigation le 1er juillet dernier.

DIRECTION COMMERCIALE

DÉPARTEMENT BITUME ET ÉMULSIONS

M. Jean-Louis Sors, ingénieur civil de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, entré à notre Société comme ingénieur en août 1948, a été transféré, en cette même qualité, à la direction régionale d'Alger.

DIVISION NORD-OUEST

M. Pierre Brouet, entré à la Société en septembre 1946, a été nommé gestionnaire au secteur de Dieppe voici quelques mois. Il vient d'être confirmé dans ses fonctions avec la classification d'agent de maîtrise.

M. Louis Legros est entré à l'Economique en 1924 en qualité de représentant .Nommé successivement chef du secteur de Niort, de Limoges et de Bordeaux, il est ensuite nommé adjoint aux directeurs régionaux de Bourges, de Bordeaux, puis de Toulouse. En 1935, il est muté aux Etablissements Quervel et, après quelques mois de stage, nommé directeur régional de Quervel à Paris. Après la fusion Quervel-S.F.P., il est nommé adjoint à la D.R. Paris en 1938. Pendant la guerre 1939-1940 il a commandé la 919e Compagnie de Transports de Carburants.

De 1940 à 1945, *M. Legros* s'est occupé successivement des secteurs de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir, puis de la Seine. En 1945, enfin, il est nommé chef de la région d'Orléans. Il vient d'être promu, le 1er novembre 1949, adjoint Relations Sociales de la division nord-ouest.

M. Edmond Tranchard est entré à la Société en 1930, comme aide-comptable. Nommé gestionnaire du secteur de Montargis, voici quelques mois, il vient d'être confirmé dans ses fonctions avec la classification d'agent de maîtrise.

M. René Verlhac est entré à la Société en novembre 1945. Nommé employé qualifié principal au siège de la division nord-ouest, il vient d'être muté à l'usine d'Aubervilliers en qualité d'agent de maîtrise, chargé de l'organisation des tournées de camions et de la surveillance de la facturation.

DIVISION SUD-OUEST

M. Antoine Amen est entré à la Société en octobre 1946 comme employé de service administratif. Nommé par la suite pointeau-comptable-payeur, il vient d'être promu agent de maîtrise en qualité d'assistant au chef de la section Utilités.

DIRECTION JURIDIQUE

M. René Choussat est entré à notre Société en 1937 en qualité d'employé au Service Législation du Travail du département du Personnel Transféré à la division sud en 1940, il est nommé chef de la section Personnel et Législation puis, en 1942, adjoint social, chef du personnel pour la division sud. Lors de l'organisation des divisions, il est nommé aux fonctions d'adjoint Relations Sociales de la division sud-est, puis, en 1948, il est transféré dans ces mêmes fonctions à la division nord-ouest.

Il vient d'être transféré au département Assurances, chargé d'assister le chef de ce département.

GRATIFICATIONS

pour longs services

LE MARDI 6 DÉCEMBRE 1949
A AUBERVILLIERS
275 ANNÉES DE SERVICE

L'année 1949 aura été, pour le personnel de « Concentration Aubervilliers-Gennevilliers » l'année des primes d'ancienneté. Chaque mois, ou presque, nous apportait chèque et compliments sans retard transmis au bénéficiaire, et nous nous réservions de célébrer à la première occasion, et de façon plus cordiale, tant d'années de bons et loyaux services.

C'est pourquoi, le mardi 6 décembre, la Cantine d'Aubervilliers avait un petit air de fête, et les heureux bénéficiaires, entourés de leurs chefs de service et de la direction de l'usine, fêtaient joyeusement cet événement, la coupe en main. MM. Nardon, Pécoud et Lebas, avaient bien voulu se joindre à eux. Notre adjoint social, M. Legros, s'excusait à la dernière minute, faute d'avoir pu se libérer à temps du training de la région de Nantes.

Autour de M. Auclair qui sut, avec sa bonhommie et sa simplicité habituelles, exprimer ce que chacun pensait, se groupaient :

M. René Pitolet, contremaître Exploitation à Gennevilliers, fêtant ses 40 années de service ;
Mme Marie-Thérèse de Cock, cuisinière à Aubervilliers, avec 35 années,
Mme Rose Sarnelli, sténo-dactylographe à Aubervilliers ;
M. Denis Boudier, chef d'équipe à Aubervilliers,
M. André Potier, contremaître Fabrication à Aubervilliers,
M. Henri Serres, caissier à Aubervilliers,
Mme Joséphine Vallée, cuisinière à Aubervilliers, tous avec 30 ans. Enfin :
Mme Marie Derangère, mécanographe à Aubervilliers,
Mme Madeleine Billard, vaisselière à Gennevilliers,
clôturaient la liste avec 25 années de présence à la Société.

De son côté, le lundi 5 décembre 1949, M. Méliet, au cours d'une petite réunion tenue à l'usine de Saint-Ouen, adressait ses chaleureuses félicitations à *Madame Henriette Goddaert*, à l'occasion de ses 25 années de service.

Engagée à la Sté André Fils à Gennevilliers le 30 septembre 1924, en qualité de facturière, elle est employée à l'usine de Saint-Ouen depuis le 19 novembre 1945.

A MARSEILLE
175 ANNÉES DE SERVICE

Le 27 décembre, un vin d'honneur réunissait autour de la Direction de l'usine de Marseille six ouvriers et ouvrières auxquels étaient simultanément remises les gratifications pour un total de cent soixante-quinze années de service.

Mesdames Eugénie BEZ, Amélia MARCHI et Léontine MARGARIA, atteignaient en effet chacune 25 ans de service, M. Miguel MULET, 30 ans, et Mesdames Crescenzia HERNANDEZ et Christine ROUMIEU, 35 ans de service.

Les six intéressés, tous manœuvres à l'usine, ont été particulièrement heureux de cette réunion, étape avancée et joyeuse d'une longue route suivie en commun.

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 30 et 25 années de service à notre Société :

30 ans

M. André DECAMP, service Vérification Permanente siège social,
M. Victor MEDARD, services généraux siège social,
M. Albert RAVEL-CHAPUIS, secteur de Lyon, division sud-est.

25 ans

Mlle Marie CHAPALAIN, section Comptabilité Ventes division nord-ouest.
Mme Augustine DESMOULIÈRES, département Construction et Entretien,
Mlle Marie-Louise PRIMARD, département Bitumes et Emulsions (siège).



Si vous voulez élever des lapins...

OU LA NAISSANCE, LA VIE ET LA MORT D'UNE SOCIÉTÉ

Pourquoi fonder une Société ?



Revenons à nos lapins : supposons que notre éleveur n'ait pas assez d'argent pour **financer** *son projet, c'est-à-dire pour construire la cabane et acheter le jeune couple de lapins... Que fait-il ? Il va voir*



son voisin et ami, lui expose son projet. Rapidement ils se mettent d'accord pour monter l'affaire à deux. « Chacun apporte la moitié de la somme, et les bénéfices — ou les pertes, s'il y en a — seront partagés par moitié Fifty-fifty sur toute la ligne, c'est régulier. D'accord ? Conclu, tope-là ! »



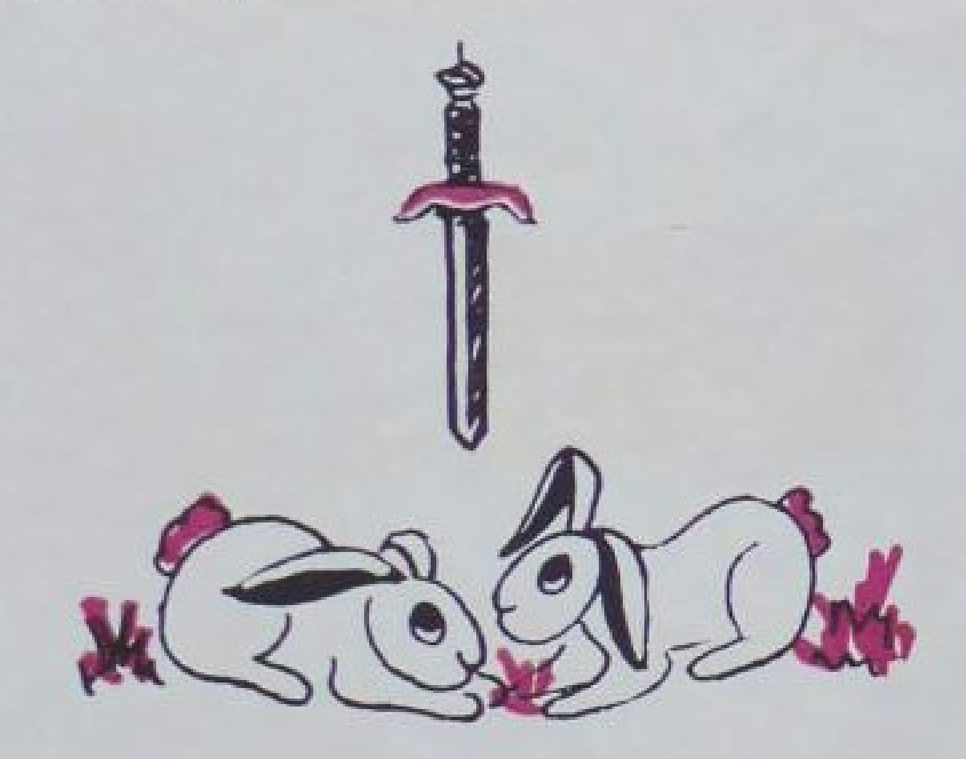
Un petit papier pour le principe et c'est ainsi que naît une Société de la forme la plus simple : une **société de personnes**, *car ce type suppose le choix réciproque des associés.. Ils se sont en effet,* **choisis** *en raison de l'estime qu'ils se portent et de l'intérêt qu'ils vouent à la gent lapine, car c'est là l'objet de leur Société, ne l'oublions pas.*



Peu d'associés ont pour voisin de porte un milliardaire, c'est pour cette raison que les sociétés de personnes ne permettent pas de réunir les gros capitaux nécessaires au développement des grandes entreprises modernes : constructions de navires, de chemins de fer, exploitations minières...



C'est déjà un premier inconvénient, le second n'est pas moins grave, la vie de ces Sociétés est limitée à celle des associés. Que l'un d'eux vienne à décéder et la Société doit être **dissoute**. *Cela signifie que l'œuvre entreprise risque d'être anéantie au moment même où elle aurait commencé à porter ses fruits.*

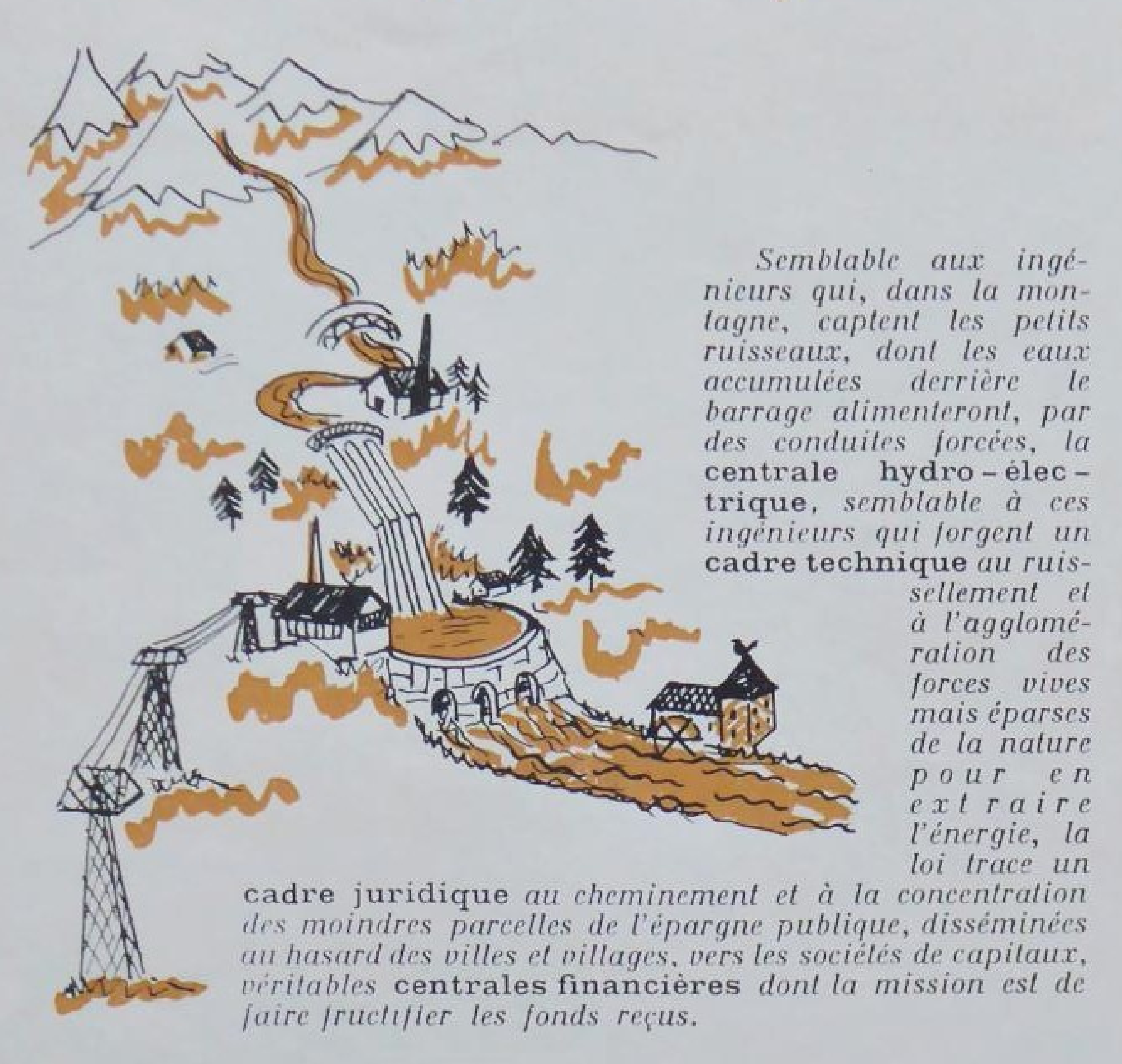


Dans ces conditions, impossible de concevoir une politique de longue haleine : il est bien sombre l'avenir de nos lapins puisque, en permanence, une épée de Damoclès est suspendue au-dessus de leur tête ! Mais, rendus philosophes par le comportement des hommes à leur égard, ils n'en ont cure : être passés au fil de l'épée ou d'une broche... !

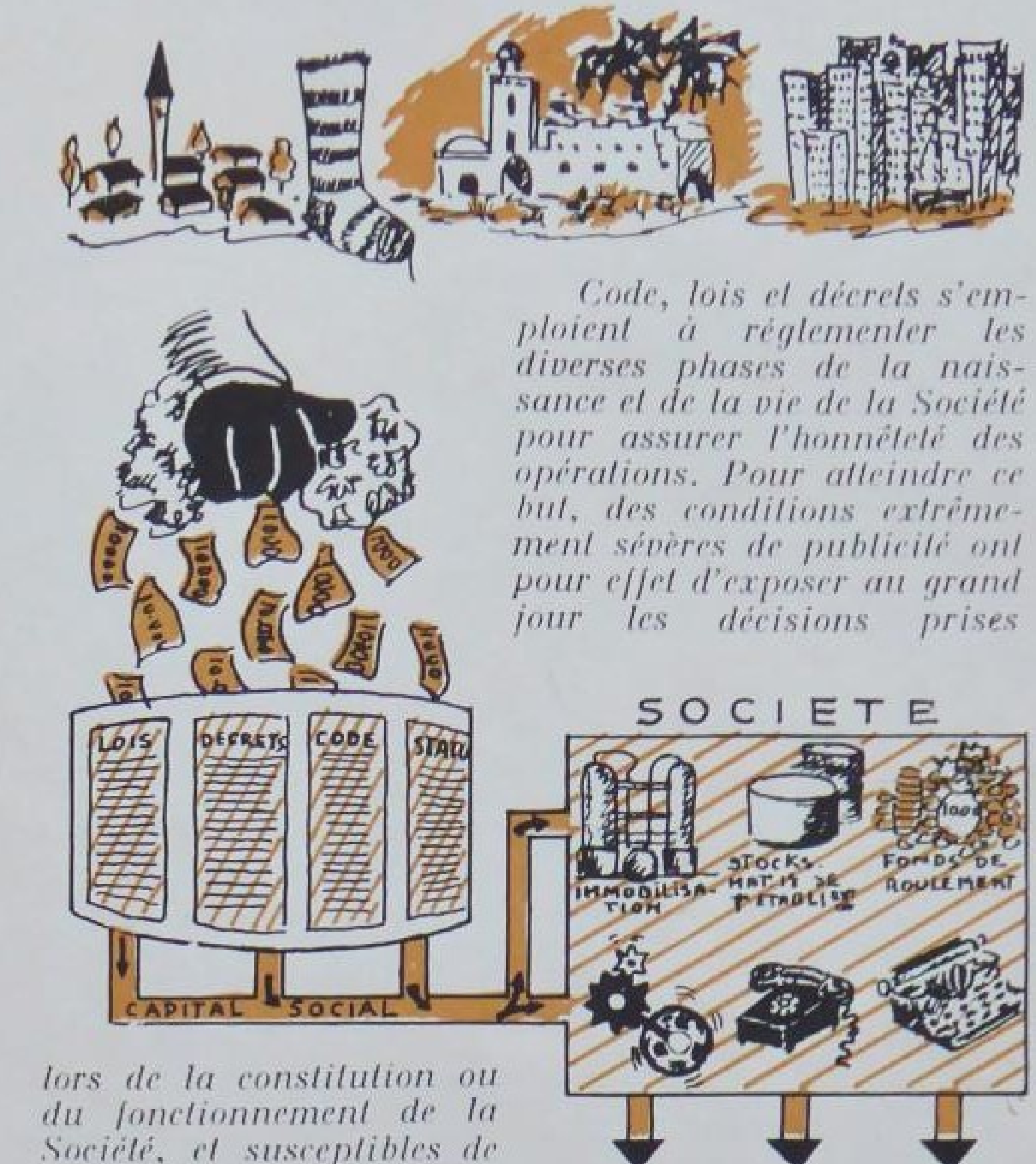


Une autre solution s'impose donc, dès qu'il s'agit de réunir de gros capitaux : que ce soit des milliards pour construire une raffinerie et édifier un réseau de distribution des produits pétroliers, ou que ce soit quelques millions pour procéder à l'élevage en grand des lapins, en vue d'inonder tous les marchés de France et de Navarre. Dans ces hypothèses, seules les **Sociétés de capitaux**, *et entre elles les* **Sociétés Anonymes** *permettront de mener à bien des affaires d'aussi grande envergure ; leurs membres, qui peuvent se compter par dizaines de milliers, apporteront chacun quelques louis : c'est ainsi* que les petits ruisseaux font les grandes rivières.

le Cadre Juridique

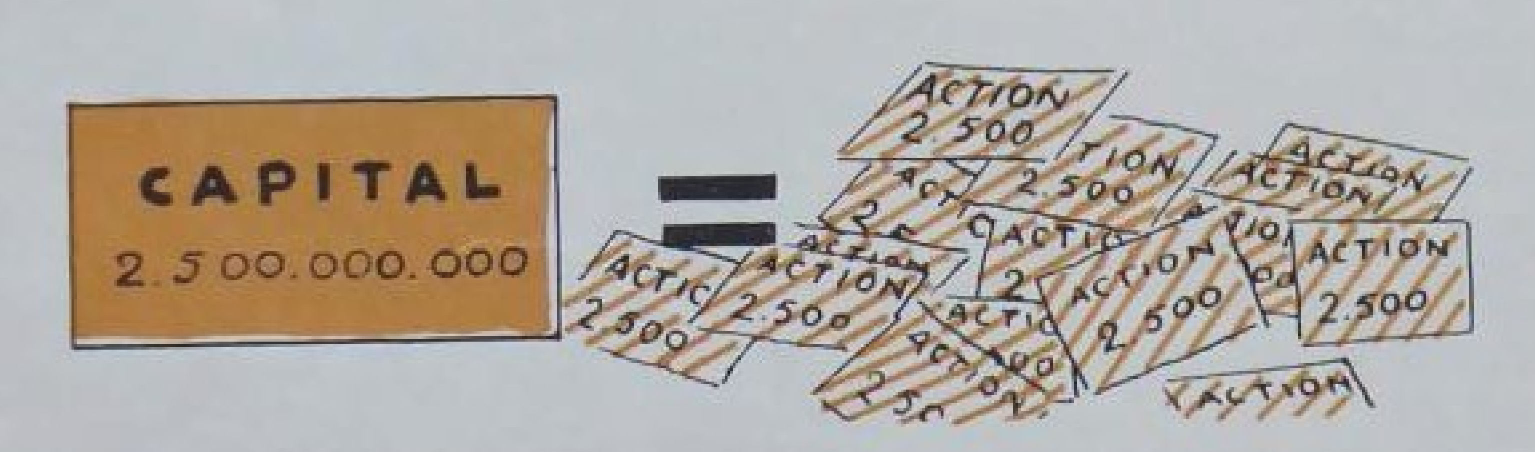


Semblable aux ingénieurs qui, dans la montagne, captent les petits ruisseaux, dont les eaux accumulées derrière le barrage alimenteront, par des conduites forcées, la **centrale hydro-électrique**, *semblable à ces ingénieurs qui forgent un* **cadre technique** *au ruissellement et à l'agglomération des forces vives mais éparses de la nature pour en extraire l'énergie, la loi trace un* **cadre juridique** *au cheminement et à la concentration des moindres parcelles de l'épargne publique, disséminées au hasard des villes et villages, vers les sociétés de capitaux, véritables* **centrales financières** *dont la mission est de faire fructifier les fonds reçus.*



Code, lois et décrets s'emploient à réglementer les diverses phases de la naissance et de la vie de la Société pour assurer l'honnêteté des opérations. Pour atteindre ce but, des conditions extrêmement sévères de publicité ont pour effet d'exposer au grand jour les décisions prises lors de la constitution ou du fonctionnement de la Société, et susceptibles de léser des intérêts pré-existants ou à venir ainsi sont protégés les intérêts des tiers et des associés.

la naissance de la Société Anonyme



Les fondateurs ayant décidé de créer une **Société anonyme** *fixent, sur le vu du rapport du Bureau d'Etudes, le montant du* **capital social**. *Ce capital social représente la somme qui a été jugée nécessaire pour effectuer les immobilisations, les achats de matières premières et constituer le fonds de roulement de premier établissement. S'il doit atteindre, par exemple, 2 milliards et demi, il sera émis un million d'actions de 2.500 francs.*



Pour lancer l'émission, les fondateurs font appel aux Banques qui se chargent du placement dans le public. Quiconque souscrit une action s'engage à en verser le montant et devient **actionnaire**.



Quand toutes les actions ont trouvé preneur, la Société peut **se constituer valablement** *dit la loi, car le capital social est* **intégralement souscrit**. *Condition essentielle, car s'il ne l'était le programme de constructions ne pourrait être exécuté et, de ce fait, la Société ne pourrait atteindre le but qu'elle s'est fixée et qui est défini par son* **objet**.



Le capital social souscrit, il reste à adopter les **statuts**, *c'est-à-dire le règlement interne de la Société. Statuts et dispositions légales impératives règleront à partir de ce moment tous les rapports entre la Société — c'est une* **personne morale**, *dit la loi — les associés, les mandataires de ceux-ci : les administrateurs et, dans une certaine mesure, les tiers.*

l'Actionnaire tel qu'il est...



Qui souscrit ? Passons en revue les divers types d'actionnaires. Classons à part ceux qui possèdent des moyens financiers importants et qui se constituent de gros portefeuilles : les **Sociétés,** *l'***Etat**, *les* **Banques d'affaires.**

Viennent ensuite, en foule, des gens comme vous et moi, l'homme de la rue, qui souscrivent plus modestement avec leurs économies : l'épicier, le fermier, l'employé, le fonctionnaire... et bien d'autres encore, qu'ils habitent à Paris, en province, aux colonies, ou même à l'étranger.



Certains même, parmi cette foule, travaillent dans la Société, à l'usine ou dans les bureaux, et sont, de ce fait, **patrons et employés.**

Pourquoi souscrire ?



Les mobiles qui animent ces diverses catégories de souscripteurs varient du tout au tout. La grosse majorité de ceux-ci désire effectuer un placement sûr à long terme et bénéficier d'un revenu stable. Ces personnes estiment, à juste titre, que leurs économies investies dans une entreprise industrielle, c'est-à-dire transformées en machines, marchandises et terrains, sont à l'abri des dépréciations monétaires et possèdent les plus grandes chances de conserver un pouvoir d'achat identique au cours des années à venir. C'est pourquoi ces actionnaires, mettant l'accent sur la stabilité et la sécurité, souhaitent une gestion prudente qui maintienne la **valeur boursière** *des actions.*



En quoi ils diffèrent de ceux qui n'acquièrent des actions qu'en vue de leur revente, après avoir réalisé un gain substantiel.







Entre ces deux classes extrêmes se situent tous ceux qui désirent détenir une position forte dans la Société qui se forme pour imposer leur volonté ou s'assurer des avantages. Il en est ainsi de **l'Etat** *qui entre dans les Sociétés dites* **d'économie mixte,** *des* **entreprises** *qui souscrivent suffisamment pour devenir majoritaires et* **obtenir la clientèle** *ou* **se réserver l'exclusivité de la production** *de la nouvelle Société.*

A quoi rêve l'Actionnaire ?



A quoi rêve l'actionnaire? A quoi rêve le rentier qui se chauffe au soleil sur les bords de la Seine? Lorsque, du regard, il suit le chaland qui passe, lourd de pétrole, son rêve rejoint celui du « congé payé » qui, arrêtant son tandem, du doigt détaille à sa femme les nombreuses unités de « sa raffinerie ».



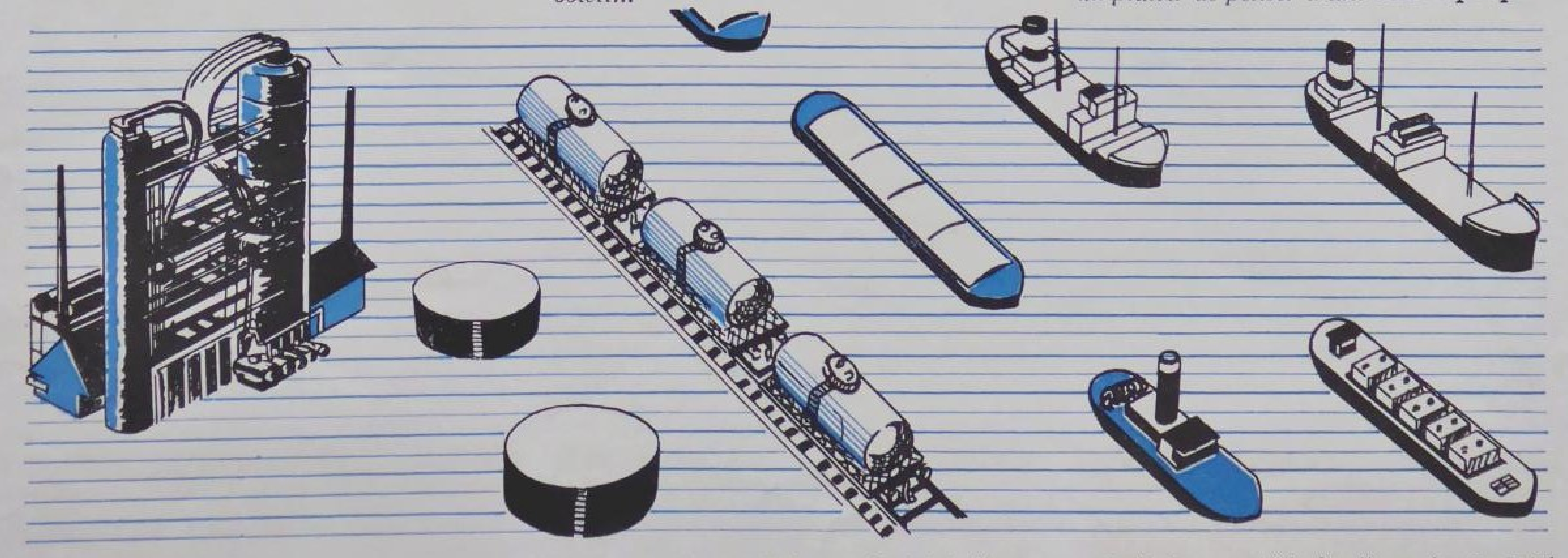
La crêmière, d'un tempérament plus positif, fait le plein à « sa pompe », elle a appris par l'agent de la Banque, qui lui a placé quelques actions, qu'une partie de l'argent remis en paiement au garagiste fait retour dans sa bourse par une voie mystérieuse, sous forme de **dividendes**.



Et l'instituteur ? Il ne s'arrête pas à la pompe, n'ayant pas de voiture... cependant, il sait qu'il achète du pétrole, de grosses quantités de pétrole, du brut, là-bas au Moyen-Orient et que son bateau, envié de tous sur les océans, ira le charger au large d'une côte aride et brûlante de soleil...



Tous ont le sentiment confus d'une propriété collective qui, brusquement à la boucle du fleuve ou au détour d'une route, cristallise : malgré tout, lorsque la péniche, la raffinerie ou la pompe matérialise ce patrimoine indivis, beaucoup se laissent aller au gré d'un tempérament possessif, au plaisir de penser à une **chose propre**.



Et cependant, ces biens appartiennent à la Société, habilitée par la loi à exercer un droit de propriété ; l'actionnaire ne peut donc pas individualiser telle partie de l'actif, le revendiquer et se l'approprier. Il est propriétaire de son action, c'est-à-dire qu'il peut la vendre ou en jouir en exerçant les droits de l'actionnaire.

Tous ces gens n'ignorent pas que leur argent a servi à créer des richesses palpables : unités de cracking, centrales, caboteurs, camions... qui, figées, immobilisées, donnent naissance à leur tour, nuit et jour, inlassablement, à un courant de nouvelles richesses. Ils entrevoient les dividendes distribués, les salaires versés à ceux qui peinent au foyer des fours, à ceux qui, sur les pétroliers, consentent à s'isoler du monde, à ceux qui participent à la vie agitée des affaires. Soupçonnent-ils vraiment l'immense activité qu'ils ont contribué à créer ?

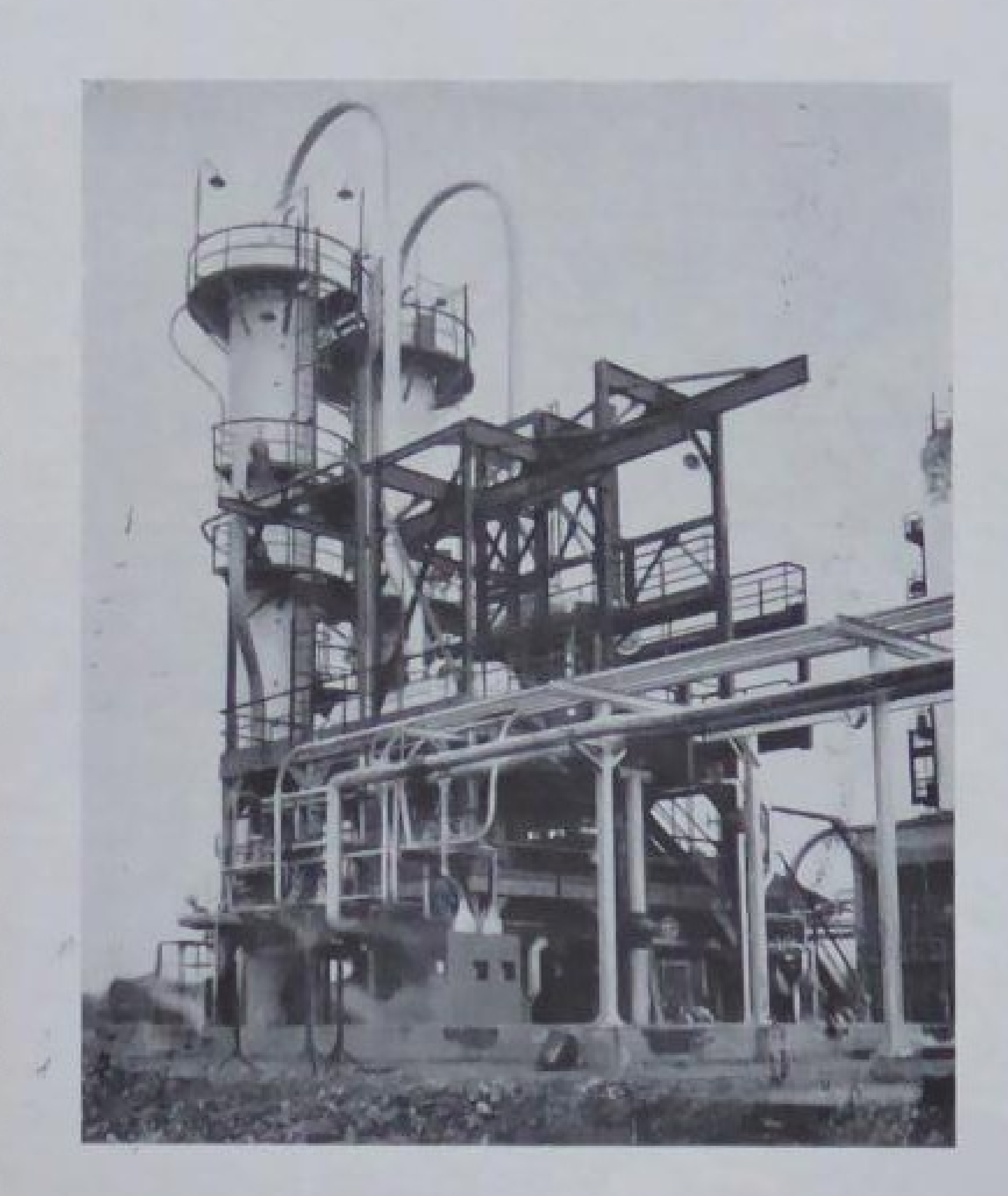
Textes de R. CUFFEL.
(Illustrations de P. FORNAIRON.*)*



LA NOUVELLE UNITÉ DE DISTILLATION DES SOLVANTS DE LA RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

La raffinerie de Port-Jérôme vient d'étendre ses activités en mettant en service une unité de redistillation destinée à produire des solvants spéciaux. Ces solvants, dont les utilisations sont très variées : nettoyage, solutions de caoutchouc, extraction des corps gras, etc... étaient fabriqués avant-guerre à Rouen-Algérie et à Marseille dans l'usine de la C.G.P. La destruction complète des installations de Rouen-Algérie a posé le problème de la reconstruction de ces installations, pour le ravitaillement de la zone Nord. Il a paru judicieux de juxtaposer cette unité aux unités de première distillation de la raffinerie de Port-Jérôme, ce qui permet d'avoir une alimentation assurée en produits de base sans transports onéreux, une utilisation facile des déchets de fabrication, une vapeur bon marché et une réduction des frais de fabrication par l'emploi d'installations à marche continue.

L'unité de Port-Jérôme comprend essentiellement deux colonnes de distillation de 1,80 m. de diamètre et 18 m. de haut environ, équipées l'une avec 23 plateaux, et l'autre avec 24. L'essence de base, préchauffée à la vapeur, est envoyée dans la première tour fonctionnant sous une pression de 2 kg/cm² environ, où les parties trop légères sont éliminées. Dans la deuxième tour, fonctionnant à la pression atmosphérique, ce sont les fractions trop lourdes qui sont éliminées. L'essence de base est ainsi ajustée par élimination des légers et des lourds pour répondre aux spécifications des solvants spéciaux. Des réchauffeurs et réfrigérants, d'une surface totale de 1.050 m², complètent ces deux tours. Six pompes centrifuges, entraînées par moteur électrique, permettent la circulation des produits et leur évacuation. L'unité est conduite par un seul opérateur.



Vue d'ensemble de la nouvelle unité.

Une installation de stockage a été provisoirement installée à proximité de l'unité. Dans le courant de 1950, la raffinerie doit établir un parc de stockage définitif, des installations de traitement chimique et des facilités pour l'expédition par wagons-citernes et camions, ainsi qu'en fûts.

De tous les produits pétroliers, ceux auxquels s'ouvrent les plus larges débouchés sont probablement les solvants. Ils permettent d'imprimer le texte du présent article, d'appliquer le vernis de votre mobilier, le nettoyage à sec des vêtements, et l'extraction des huiles de table. Ce sont encore des solvants qui entrent dans la composition des dissolutions de caoutchouc, pour la réparation des pneus, dans la préparation des peintures qui embellissent nos habitations et dans l'imperméabilisation des manteaux de pluie au moyen des solutions de résines vinyliques. Les lotions capillaires, les alcools à friction, les cires à plancher, les dessins imprimés des indiennes et le DDT tue-moustiques, autant de fabrications qui utilisent des solvants.

Les solvants peuvent être considérés comme des agents chimiques servant de *véhicules* à certaines matières. Ils permettent de transporter une substance solide ou liquide de son point d'origine à son point d'utilisation.



Ci-dessus : Construction de la nouvelle unité de distillation des solvants. Assemblage des différents éléments : au premier plan, les deux colonnes de distillation.

A gauche et à droite : La nouvelle unité est placée à côté des deux unités de première distillation.



LOCOMOTIVES DIESEL AUX ÉTATS-UNIS

Le problème de la traction des chemins de fer se pose aux U.S.A. d'une façon tout à fait différente du nôtre. Les longues distances à parcourir handicapent souvent la traction-vapeur, grande dévoreuse d'eau, et la production locale d'hydrocarbures semble donner l'avantage à la solution Diesel-électrique, alors qu'en France l'équipement hydro-électrique de la nation permet l'électrification progressive du réseau. Les avantages déjà éprouvés de la traction Diesel placeront bientôt les chemins de fer parmi les plus gros consommateurs de produits pétroliers aux Etats-Unis, et peut-être dans le monde.

L'U.R.S S. et les U.S.A. ont déjà fait un grand pas en avant dans cette voie, ouverte depuis la guerre par le gigantesque effort de prospection et de production qui permet de compter sur d'énormes disponibilités en huiles combustibles.

Nous devons la plus grande partie de la documentation de cet article et des photographies à la courtoisie de notre confrère « Notre Métier », le remarquable hebdomadaire de la S.N.C.F. Nous sommes heureux d'adresser ici nos remerciements à son aimable rédaction et nos vives félicitations pour la haute tenue, la vie, et l'intérêt de ce magazine.

Il est indéniable qu'aujourd'hui encore la locomotive à vapeur (chauffée au charbon ou au fuel) assure aux U.S.A. la plus grosse part du trafic puisqu'en fin 1948, les locomotives Diesel américaines de tous types en service ne représentaient que 12,26 % de la puissance totale en service.

Depuis la mise en service en 1934 du fameux train Diesel à transmission électrique « Zéphir » de la Compagnie Burlington, une publicité très habile a été faite autour de l'équipement des trains « drapeaux » américains, à traction Diesel. Les services commerciaux ont tiré le maximum de la magnifique valeur publicitaire de ces locomotives et des voitures aérodynamiques qui les accompagnent. Ceci, incontestablement, a fortement contribué à accréditer l'idée tendancieuse que la locomotive à vapeur serait très rapidement supplantée aux U.S.A. par le Diesel.

Il n'en reste pas moins qu'un seul réseau américain dispose de plus de force motrice Diesel que tous les continents réunis (U.S.A. exceptés) et que la plupart des réseaux ainsi équipés font état de substantielles économies d'exploitation et d'entretien. Notons qu'un autre avantage non négligeable est la suppression des fumées dans les gares des grandes villes. Les voyageurs français qui, sur Paris-Lyon, ont été « tirés » par les Diesel électriques françaises ont pu apprécier la souplesse, la puissance et la propreté de ce mode de traction.

Toujours est-il que les commandes des compagnies aux constructeurs ont évolué de la façon suivante : en 1947 : 40 locos-vapeur contre 807 Diesels — en 1948 : 116 locos-vapeur contre 1.510 Diesels.

LES PETITES COMPAGNIES SONT LES PLUS GROS CLIENTS

Les plus gros utilisateurs des Diesels, proportionnellement à leur effectif total, sont les plus petites compagnies (94 %, 84 %, 72 %, etc.). Le réseau qui va le plus de l'avant est sans doute le « Pensylvania ». Fin 1942, il n'utilisait aucun Diesel ; en juin 1948, il en possédait 176 et passait commande de 277 autres.

Comme on pouvait s'y attendre, par contre, certains des réseaux américains desservant les plus importantes régions minières n'ont pas été attirés par le Diesel (au maximum 2 %).

Le 17 juillet 1948, le « New York Ontario et Western Railway » devint la première des grandes lignes des Etats-Unis à être actionnée entièrement par des Diesels. Quarante-six de ceux-ci exploités, soit seul, soit en groupe de deux à quatre unités ont remplacé quatre-vingt-douze locomotives à vapeur.

Une révolution semblable s'opère actuellement sur l'ensemble des réseaux des Etats-Unis, à un rythme impressionnant.

La Commission Fédérale des Transports a récemment publié des statistiques qui mettent en évidence la prédominance croissante du Diesel, particulièrement en ce qui concerne la traction des trains de voyageurs.

En 1941, 63,7 % du trafic total des voyageurs était assuré par les locomotives à vapeur chauffées au charbon ; en 1947, 44,3 %, et en 1948, 36 %. Pour le chauffage au fuel, les chiffres sont de 22 % en 1941 et 18 % en 1948.

La traction électrique se maintient pendant toute cette période à 6,5 %.

Par contre, les « Diesels-électriques » s'élevaient de 7,8 % en 1941, à 27,2 % en

Remorqué par une Diesel-électrique double, le « Panama Limited » quitte la gare de Chicago.





La « Green-Diamond » (« Diamant Vert ») Diesel-électrique de l'« Illinois Central ».

1947, et à 39 %,5 en 1948, et prenaient ainsi une place prépondérante.

UN PROBLÈME COMPLEXE

La lubrification d'un Diesel est un problème complexe. On peut dire qu'il y a autant de différence entre son mécanisme et celui d'un moteur à vapeur qu'entre une montre de précision et un réveille-matin. Dans la chambre de combustion, l'air est comprimé à 1/16 de son volume ordinaire, ce qui représente une compression plus de deux fois supérieure à celle d'un moteur automobile à essence. L'air s'échauffe à environ 115° et l'allumage de l'huile combustible injectée s'effectue spontanément sans le secours de l'étincelle électrique. Lorsque le combustible s'enflamme, la température de la chambre atteint ou dépasse 490°.

Travaillant dans ces dures conditions, l'huile de graissage qui est pompée du carter dans le moteur doit résister à de violentes actions physiques et chimiques. Il convient de protéger certains éléments du moteur contre une usure excessive et de prévenir le dépôt de carbone, ainsi que la formation d'un revêtement dur, appelé « vernis ». Si le lubrifiant ne peut remplir ces exigences, le moteur subira une perte de rendement et ses frais d'entretien seront accrus.

UN LABORATOIRE DIESEL SUR RAILS

Lorsqu'en 1945, la Standard Oil Company (New-Jersey) voulut mettre au point certaines qualités d'huile de graissage pour locomotive Diesel, elle acheta tout simplement une locomotive et la transforma en un laboratoire roulant.



A la fin d'un voyage, les mécaniciens de la « 601 », locomotive laboratoire, examinent, en compagnie de deux ingénieurs de la S. O. Co (N. J.), les enregistrements des instruments de bord.

Pour effectuer ces essais, la Standard Oil Development Company, filiale de la S.O. Co (N. J.), chargée des travaux de recherches, choisit la ligne reliant, à travers les montagnes, la vallée de l'Hudson et le lac Ontario, et exploitée par la « New-York-Ontario Western Railway ».

Une locomotive Diesel de deux éléments (la « 601 ») fut équipée d'instruments qui, non seulement indiquaient minute par minute les réactions des moteurs (rendement par CV, température à des dizaines de points critiques), mais encore enregistraient automatiquement tous ces renseignements pendant toute la durée de chaque expérience.

Ensuite, pendant plus de trois ans, la « 601 » resta en service, tandis que l'une après l'autre toutes les huiles de graissage choisies pour l'expérience étaient essayées.

Afin de posséder des éléments exacts de comparaison, on fit effectuer à la « 601 » le même parcours à travers les montagnes pendant toute la durée des essais. Chacune des huiles fut utilisée sur des milliers de kilomètres. Particularité encore plus importante, la « 601 » transporta un chargement exactement semblable, jour après jour, et mois après mois.

Les essais montrèrent qu'un lubrifiant pour Diesel contenant un détergent ou agent de nettoyage donnait des résultats bien meilleurs que ceux obtenus avec les huiles minérales généralement employées. Le rôle d'un détergent ajouté à une huile de graissage est d'empêcher les particules de matières résiduelles en suspension de se déposer sur les organes du moteur.

A la fin des trois années d'expérience, les huiles détergentes s'étaient avérées sans conteste bien supérieures aux huiles minérales ordinaires et le résultat de tous ces travaux fut communiqué à l'ensemble de l'industrie pétrolière.

Ainsi fut exécuté une série d'essais sur rails, qui furent les plus poussés et les plus rigoureusement contrôlés de tous ceux entrepris par une Société de pétrole, dans ce domaine.



Diesel-Double pour traction des trains de marchandises de « l'Atlantic Coast Line ».



La « Colorado Eagle » des « Missouri Pacific Lines ». Diesel double de 4.000 CV



Une Diesel triple de « l'Illinois Central Railroad ».

TRACTION DIESEL ENTRE BOGOTA ET IBAQUE

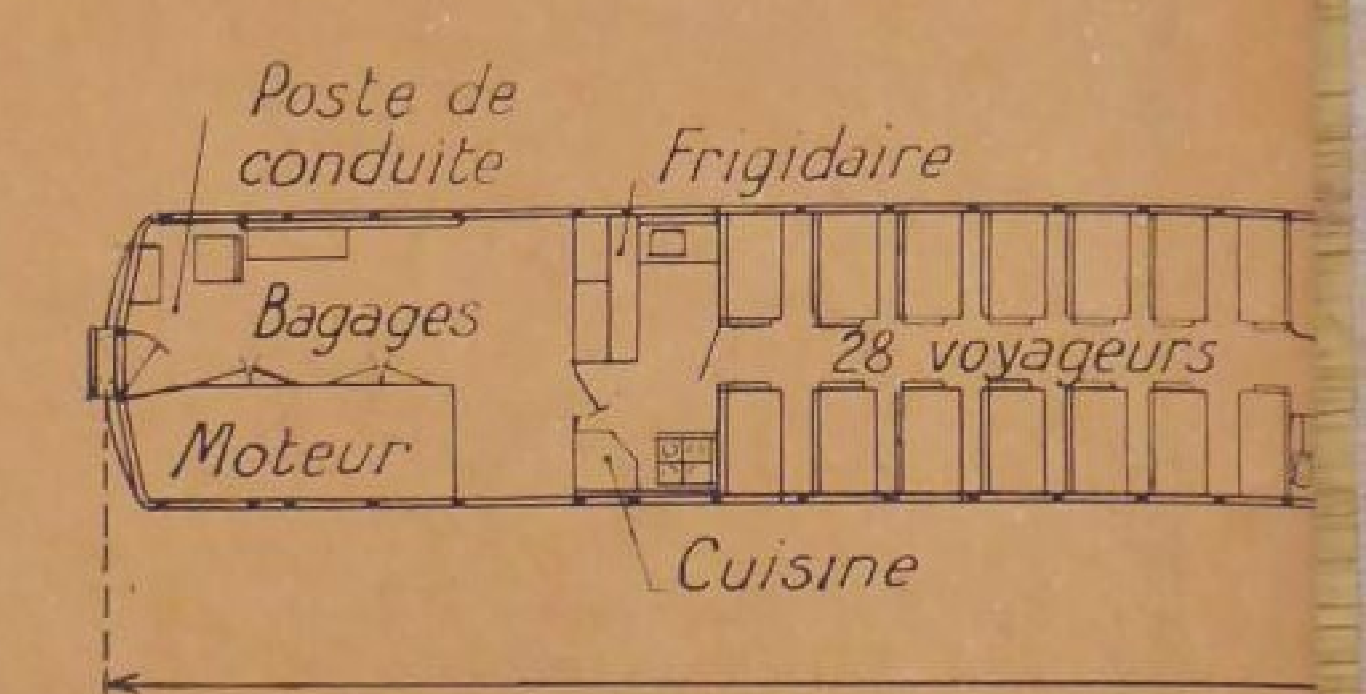
(Colombie)

Les chemins de fer nationaux de Colombie viennent de recevoir la première d'une des rames Diesel triples, construites par la « Davenport-Besler Corporation » à Davenport (Iowa-U.S.A.). Chaque rame comprend trois éléments construits en alliages légers, entièrement soudés. L'ensemble de la rame est équipé de quatre moteurs Diesel 6 cylindres, développant 275 ch. chacun, à 2.100 t/m. Chaque élément est long de 14 m. 45, large de 2 m. 75 et haut de 2 m. 60, dimensions maxima permises par le gabarit des ouvrages de la voie qui est d'ailleurs à l'écartement de 0 m. 90.

Le premier élément comprend : un compartiment pour le moteur,un poste de conduite, des toilettes et vingt-quatre banquettes en deux rangées de douze et destinées à recevoir quarante-huit voyageurs ; l'élément intermédiaire est identique ; quand au dernier élément, il abrite deux moteurs (un à chaque extrémité), des toilettes, une petite cuisine, un frigidaire, un compartiment à bagages et un poste de conduite ; sa capacité est de vingt-huit voyageurs. Chaque élément peut, le cas échéant, circuler seul ou accouplé à un des deux autres.

L'ensemble de la rame contient donc cent vingt-quatre voyageurs pour une puissance totale de 1.100 ch. et un poids total de 82 tonnes (deux éléments identiques de 25 tonnes chacun, le troisième élément bi-moteurs, cuisine, fourgon, pesant 32 tonnes).

Ces rames Diesel circuleront sur la section de ligne de Bogota à Ibaque, section au profil particulièrement difficile.



L'AUTORAIL *Budd*

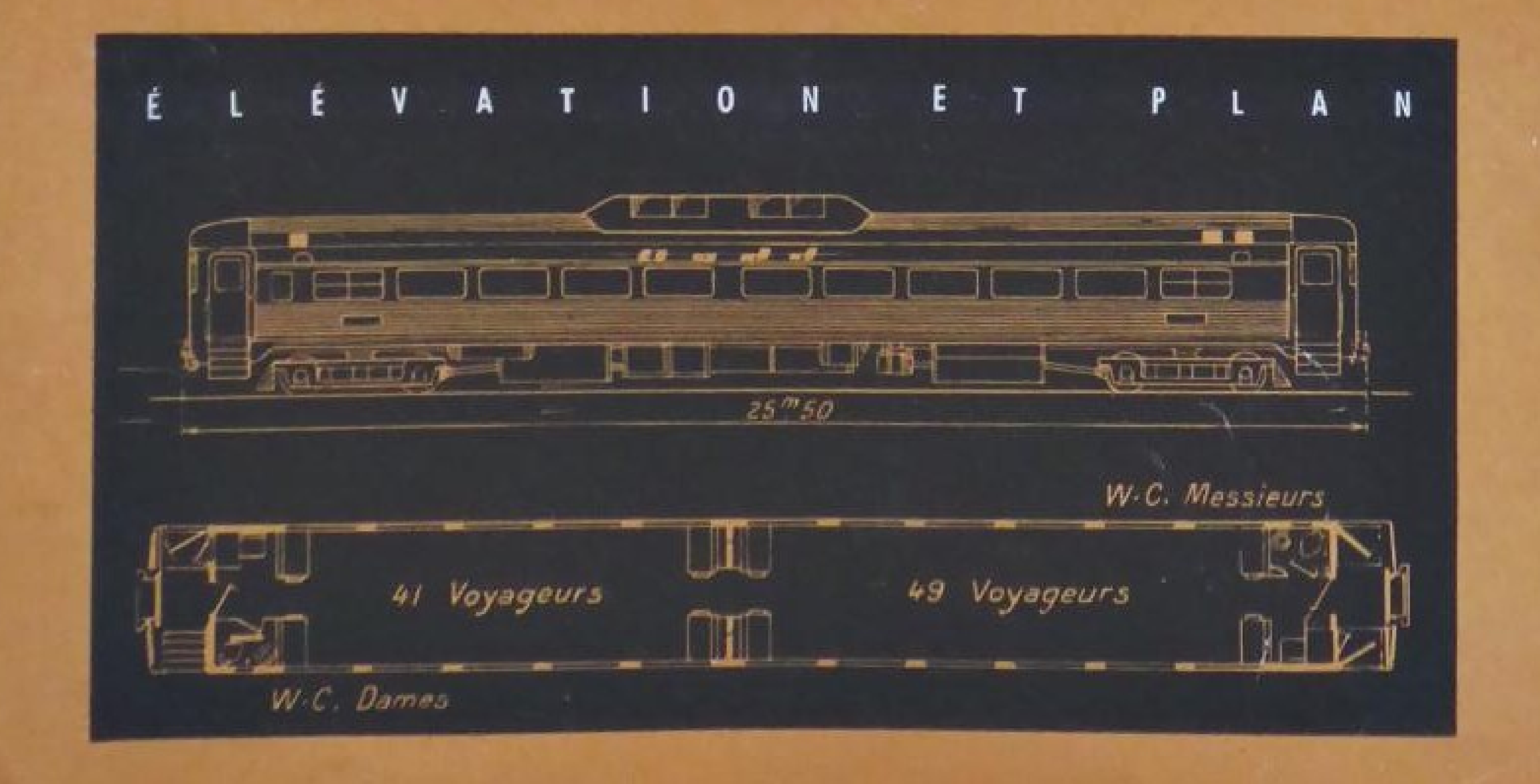
UNE VERSION MODERNE DE L'AUTORAIL APPARAIT AUX ÉTATS-UNIS

Équipé de deux moteurs Diesel de 275 cv, pouvant atteindre une vitesse de 133 km/heure, le "Budd" peut transporter quatre-vingt-dix personnes assises très confortablement. En ordre de marche, il mesure 26 mètres de long et pèse 51 tonnes.

Plusieurs aménagements différents de la « caisse » permettent son adaptation à diverses utilisations : exploitation, en unités multiples, des lignes secondaires et même, si besoin est, services supplémentaires de grandes lignes.

LUXE ET TECHNIQUE

La charpente et les panneaux de la caisse, en acier inoxydable, sont assemblés par points de soudure, méthode qui fut appliquée pour la première fois en France sur les automotrices-électriques doubles de la ligne Paris-Le Mans.





FERROCARRILES NACIONALES

GIRARDOT TOLIMA HUILA

FERROCARRILES NACIONALES

GIRARDOT TOLIMA HUILA

Poste de conduite

Poste de conduite

Moteur

48 voyageurs

Moteur

48 voyageurs

Moteur

W. C.

W. C.

W. C.

44 m 50

14 m. 45

Les sièges, étudiés tout spécialement, sont extrêmement confortables. Au-dessus du couloir longitudinal et dans son axe est installé l'éclairage fluorescent ; de plus, des liseuses individuelles sont fixées au-dessus des sièges, sous les portes-bagages.

Une des nouveautés techniques la plus frappante est l'équipement moteur du « Budd. » Plusieurs raisons ont conduit à l'emploi de deux moteurs Diesel de 275 CV, au lieu d'un seul de 550 CV : l'encombrement de ce dernier n'aurait pas permis son montage complet sous le plancher

les transmissions sont réduites et simplifiées au maximum, puisque chaque moteur est placé près de l'essieu qu'il doit entraîner, enfin, cette disposition assure une grande sécurité ;

l'entretien est également largement facilité : on démonte, en effet, un groupe complet ; moteur diesel, transmission, génératrice (10 kW) et radiateur d'huile, et on le remplace par un autre en une heure et demie seulement.


Le groupe démonté est envoyé à l'atelier de réparations où toutes ses pièces sont alors très accessibles. D'où gain de temps... et d'argent !

La « climatisation » est très étudiée : l'été, l'air est conditionné par une installation réfrigérante placée sous le toit d'une des cabines de conduite. L'hiver, les compartiments sont chauffés par des radiateurs alimentés par l'eau chaude du circuit de refroidissement des moteurs.

On peut penser, d'après cette rapide description, que les américains, qui furent longtemps des adversaires de l'autorail, sont résolus maintenant à s'engager dans cette voie ; le « Budd » en est la meilleure preuve.



(Extraits de « Notre Métier », journal de la S.N.C.F.



dre
rter
dre

Plusieurs aménagements différents de la « caisse » permettent son adaptation à diverses utilisations : exploitation, en unités multiples, des lignes secondaires et même, si besoin est, services supplémentaires de grandes lignes.

LUXE ET TECHNIQUE

La charpente et les panneaux de la caisse, en acier inoxydable, sont assemblés par points de soudure, méthode qui fut appliquée pour la première fois en France sur les automotrices-électriques doubles de la ligne Paris-Le Mans.

Les sièges, étudiés tout spécialement, sont extrêmement confortables. Au-dessus du couloir longitudinal et dans son axe est installé l'éclairage fluorescent ; de plus, des liseuses individuelles sont fixées au-dessus des sièges, sous les portes-bagages.

Une des nouveautés techniques la plus frappante est l'équipement moteur du « Budd. » Plusieurs raisons ont conduit à l'emploi de deux moteurs Diesel de 275 CV, au lieu d'un seul de 550 CV : l'encombrement de ce dernier n'aurait pas permis son montage complet sous le plancher les transmissions sont réduites et simplifiées au maximum, puisque chaque moteur est placé près de l'essieu qu'il doit entraîner, enfin, cette disposition assure une grande sécurité ;

l'entretien est également largement facilité : on démonte, en effet, un groupe complet ; moteur diesel, transmission, génératrice (10 kW) et radiateur d'huile, et on le remplace par un autre en une heure et demie seulement.

Le groupe démonté est envoyé à l'atelier de réparations où toutes ses pièces sont alors très accessibles. D'où gain de temps... et d'argent !

La « climatisation » est très étudiée : l'été, l'air est conditionné par une installation réfrigérante placée sous le toit d'une des cabines de conduite. L'hiver, les compartiments sont chauffés par des radiateurs alimentés par l'eau chaude du circuit de refroidissement des moteurs.

On peut penser, d'après cette rapide description, que les américains, qui furent longtemps des adversaires de l'autorail, sont résolus maintenant à s'engager dans cette voie : le « Budd » en est la meilleure preuve.



(Extraits de « Notre Métier », journal de la S.N.C.F.



C'est le 13 Décembre dernier que la S. N. C. A. S. O. avait convié la presse parisienne sur le terrain de Villacoublay, pour assister à la présentation officielle de son dernier né "l'Ariel", premier hélicoptère français à réaction. Il n'en existe qu'un autre à notre connaissance, dans le monde, le "Kellet" américain ; cette formule est actuellement à l'étude dans tous les pays.

Ce qui caractérise, d'une façon générale, les hélicoptères à réaction, c'est l'absence de transmission mécanique pour communiquer aux pales leur mouvement de rotation.

L'intérêt immédiat de cette simplification se traduit par une diminution sensible du prix d'établissement et d'entretien de l'appareil. On supprime, en effet, des embrayages, des roues libres et des engrenages qui travaillaient dans des conditions très dures, ce qui nécessitait des matériaux et un usinage de très haute qualité, et provoquait de fréquentes révisions. Enfin, il en résulte un gain de poids très appréciable.

Vue de détail du moyeu du rotor.



Tous ces avantages ont malheureusement un petit revers, la consommation de carburant est plus élevé que pour les hélicoptères à moteur à pistons, quoique encore, du point de vue prix de revient, cet inconvénient soit compensé par l'augmentation de la charge utile et de plus faibles dépenses d'amortissement et d'entretien.

M. Morain, l'ingénieur en chef du département « Giravions » veut bien se prêter à un bref interview concernant la partie technique, tandis que des mécaniciens s'affairent et font le plein de l'appareil.

« — Quel est, M. Morain, le principe de « l'Ariel » ?

— La solution adoptée comporte dans le fuselage un compresseur entraîné par un moteur. L'air comprimé par lui est envoyé à travers le moyeu et les pales jusqu'aux chambres de combustion situées aux extrémités de celles-ci.

— Où se produit exactement l'effet propulsif ?

— Le carburant qui est amené à faible pression jusqu'au moyeu, est ensuite poussé par la force centrifuge à travers les pales, avec une telle puissance qu'il est pulvérisé (sous une très haute pression) par les injecteurs dans les chambres de combustion. Il est alors

Détail d'un réacteur en bout de pale.



allumé par une bougie et les gaz de combustion sont éjectés à travers les tuyères qui font suite aux chambres.

— Avez-vous quelques renseignements sur les solutions américaines ?

— Oui, mais la nôtre qui comporte un compresseur a l'avantage de consommer encore beaucoup moins de carburant que les solutions basées sur l'emploi de stato-réacteur (et de pulso-réacteurs) qui ont été développées jusqu'ici aux Etats-Unis... »

Tous s'écartent, journalistes affairés, stylo en main, photographes qui bombardent hâtivement l'appareil au sol.

— « Baissez les têtes !... » crie un mécano.

En effet, les pales commencent à tourner lentement d'abord, puis de plus en plus vite ; soudain, un sifflement signale la mise en marche des réacteurs qui font alors un bruit assourdissant. Le pilote fait un signe de la main, le train tricycle s'étire, et la grosse araignée s'élève doucement. puis part à vive allure, décrivant un grand cercle, monte, redescend et vient se poser quelques minutes plus tard sur le petit cercle blanc de départ.

Le pilote saute à terre, en dégrafant sa combinaison blanche ; c'est Delly, le fameux pilote d'essai du « Cormoran » qui veut bien nous répondre :

— J'ai quatre heures de vol environ sur « l'Ariel » et vous avez pu juger de sa grande maniabilité en vol. La commande cyclique par le manche et la commande de pas général, comportant une poignée tournante qui règle la puissance motrice, sont du type classique.

— Et la commande de direction ?

— Par pédales, elle agit sur l'orientation de deux gouvernails situés de part et d'autre de la queue et dont les axes sont inclinés à 45°.

M. M. Prévost, du département Aviation de la S.F.P., discute maintenant avec les ingénieurs de la S.N.C.A.S.O. des détails de la fabrication... et nous glanons pour vous que le S.O.-1.100-Ariel, appareil expérimental, dont la construction a été commencée en 1946, a effectué ses premiers essais au sol en 1947, puis en vol en 1948. Sa mise au point est maintenant terminée. Il est muni d'un moteur Mathis-G-7, entraînant un compresseur Turboméca, et son poids total n'est que de 850 kilos.

L'Ariel II-SO110 est déjà en cours de mise au point, ainsi que le SO.11.20 ; ils permettront toutes les utilisations des appareils de cette classe : école (ou entraînement), liaison, surveillance, sauvetage, traitements pour l'agriculture, etc..., chaque fois qu'elles n'exigeront pas une grande autonomie de vol.

Enfin, la réalisation d'un appareil de gros tonnage est à l'étude à la S.N.C.A.S.O. Il sera destiné principalement au transport de grosses charges, sur de faibles distances.

Nous nous devions de noter ce beau succès de notre industrie aéronautique.



Le pilote Delly s'apprête à faire un petit vol de démonstration.



Ravitaillement en carburant.



Voici l'Ariel en plein vol.



On rentre "l'Ariel" en famille. Photographes et journalistes donnent un coup de main.



UN VOYAGE AU PORTUGAL

Après "Voyage à Alger" et "Voyage au Maroc", ESSO-REVUE offre aujourd'hui à ses lecteurs ce voyage au Portugal, de M. Ch. Bost, du Département Technique de la Raffinerie de Port-Jérôme. Nous le remercions bien vivement, et le félicitons de son agréable et pittoresque envoi.

En 1801, vingt mille de nos aïeux ont fait à pied, la route de Bayonne à la frontière portugaise, conduits par Gouvion Saint-Cyr ; vingt-six mille autres ont refait le trajet six ans plus tard sous les ordres de Junot ; vingt-deux mille encore ont parcouru l'Espagne et le Portugal en 1809 avec Soult à leur tête ; et soixante mille, sous Masséna, ont en 1810 conquis le pays que Wellington leur a fait quitter en 1811 : en tout cent vingt huit mille preuves qu'on peut aller de France au Portugal à pied. Mais ces marches ont été jugées « les plus pénibles et les plus affreuses que jamais armée ait osé entreprendre », et l'on n'en voudra pas à un simple touriste d'avoir pensé à des moyens de locomotion plus attrayante.

A cheval, par exemple, il aurait eu l'occasion de s'attaquer, sur son itinéraire, au célèbre record de Napoléon ; les cent vingt kilomètres de Valladolid à Burgos parcourus en moins de cinq heures. Malheureusement, les hôteliers n'aiment pas les chevaux et même à l'auberge « du cheval bai et de la dame blanche réunis », on l'aurait obligé à laisser sa jument favorite au vestiaire, ce que ne supporterait aucun ami de la plus noble conquête de l'homme.

En voiture, autre moyen possible, le voyage aurait été aisé, mais le plus difficile était de trouver l'engin. « Comment, avaient affirmé de bons amis, vous voulez une auto de cette marque, mais c'est un gouffre à essence, personne n'en veut, vous l'aurez dans les huit jours ». Hélas ! aucune réalité n'est venue justifier ces belles assurances, si bien qu'il a fallu en rabattre et envisager, comme pis aller, un quatrième mode de transport possible, le train. Mais, alors quelle série de corvées en perspective : l'affreuse gare de campagne et son passage souterrain, la traversée de Paris, trente-six heures de trajet, quatre repas au wagon-restaurant. Vraiment de quoi faire reculer le plus intrépide et conclure, sans plus d'hésitation, qu'aucun véhicule terrestre n'était possible et que, seuls, pouvaient convenir le bateau ou l'avion. Et c'est parce qu'aucune bonne raison ne permettait de choisir l'un plutôt que l'autre, qu'il fut décidé de les employer tous les deux : le bateau pour l'aller et l'avion pour le retour.

Justement, un service régulier de Rouen au Portugal est assuré par un cargo qui peut emmener quelques passagers. A son bord, on fait, dans les conditions les plus agréables, un voyage de quatre jours qui commence par une charmante promenade à travers les bois et les champs qui bordent la Seine et se poursuit en mer non loin des côtes, sans incident sinon sans charme. Si vous ne rencontrez ni Noé en son arche, ni Jonas en sa baleine, ni Neptune en son char, ni Méduse en son radeau, ni Moby Dick, ni serpent de mer, ni vaisseau fantôme, ni sirène, ni Nautilus, ni Armada, ni Atlantide, ni bathyscaphe, du moins jouissez-vous pleinement de la mer, du soleil et de la solitude. Mais quand vous entrez au port de Leixoës et quand vous découvrez la côte portugaise dans la lumière matinale, l'attrait de cette terre inconnue vous fait vite oublier les plaisirs du voyage marin ; à peine avez-vous abordé cette terre, que vous sentez qu'elle vous sera amicale, et que ses paysages, ses habitants, ses villes vous parleront.

PORTO

Sur le Douro que longe le tramway allant à Porto, naviguent de conserve un cargo, un galion, des jonques ; tout à coup apparaît la ville verticale, sur les deux rives rouges et escarpées du fleuve qu'enjambe un pont à deux étages. Exposée en plein midi et très abritée du vent marin, sous le soleil de septembre, elle est pleine de lumière et de feu. Mais, dans des rues étroites et ombrées, des tavernes fraîches vous offrent, tiré du tonneau, le délicieux vin du pays, et de petits restaurants fleuris servent de la morue, des olives et tous les fruits de la terre.

son histoire : six siècles de domination romaine, trois siècles d'invasion barbare, trois siècles d'occupation arabe, trois siècles de lutte contre la Castille et les derniers occupants maures se terminent là. Alors s'ouvrent pour cette petite nation d'un million d'âmes deux siècles de paix pendant lesquels elle va se hisser à la plus grande gloire maritime.

Il semble que chez les Portugais, comme chez les Normands, se combattent deux vocations : l'une terrienne, l'autre maritime, qui l'emportent alternativement. Quel parallèle curieux entre les deux peuples dont les fièvres marines ont duré chacune deux siècles et dont les marins rivaux étaient peut-être plus proches qu'ils ne s'en doutaient. Vasco de Gama ne descendait-il pas du normand Jean de Gamaches, et les croisés normands restés au Portugal à leur retour de terre sainte ne sont-ils pas à l'origine de nombreuses familles de Porto et de Lisbonne qui, aux xve et xvie siècles, ont soutenu la politique maritime de leurs rois. Quoiqu'il en soit, c'est la victoire terrestre que commémore le monastère que voici, qui portera le Portugal du premier rang de l'histoire maritime, au premier rang de l'histoire tout court. Comme cette église, ces chapelles jaillies au milieu des collines arides, sans rien autour d'elles, annoncent bien un feu d'artifice. Les « chapelles inachevées », qui jettent en plein azur leurs arches qu'on n'a pas eu le temps de coiffer d'une voûte, on les dirait d'une exubérance qui a débordé l'artiste lui-même, et c'est si riche de feuilles, d'anneaux, de coquilles, de fleurs, de fruits, de croix, de cordes, qu'on peut vraiment se demander si cela a été fait exprès, si ce n'est pas sorti du roc tout sculpté, tout pesé, tout harmonisé par la vertu d'une loi naturelle. Ce merveilleux bouquet manuelin annonce deux siècles de gloire.

NAZARE

L'autocar arrive à Nazaré à huit heures du soir ; la petite place devant la plage où se concentre la vie du village, est grouillante : dix porteurs se ruent sur les bagages et vous mènent à l'hôtel, tambour battant. Un haut-parleur hurle, deux mille humains de tout âge, de tout poil, et de tout sexe, parlent, rient, s'appellent, se bousculent. La nuit tombe et, avec elle, la vie redouble. C'est l'heure où les enfants se réveillent, où l'on sort un peu plus de chez soi, où s'ouvrent les bals, où l'on a encore un peu moins à faire. Le Portugal ignore le sommeil et l'étranger ne peut dormir dans ce pays que s'il est sourd, mais à Nazaré, les sourds eux-mêmes ne ferment pas l'œil. Et par dessus tous ces bruits d'hommes, un grand bruit de mer qui bat la longue plage de sable d'une barre peu engageante. Nazaré est une plage de pêcheurs, de pêcheurs paresseux, mal équipés, qui sortent quand il leur plaît, ne pêchent que le long du rivage, mais sont pittoresques et font peur et plaisir aux touristes. On vient les voir de tous les coins du Portugal, d'autant plus que Nazaré n'est pas loin de Fatima, le pèlerinage à la mode. Il y a les 12 et 13 de chaque mois (jours où l'on a des chances d'assister là-haut à une apparition de la Vierge), plus d'autocars à Nazaré que de barques sur la plage. Et les pêcheurs sont heureux de faire admirer, avec une coquetterie de fille, leur beau costume de laine à dessins écossais, leur bonnet noir, leur air de pirate. Insouciants et pas très capables, ils font l'admiration secrète des paysans que la mer étonne et fascine. Les plus audacieux de ceux-ci s'enhardissent à prendre un bain. Tout habillés et conduits par un maître baigneur, ils s'avancent dans l'eau jusqu'à mi-jambes, courbent la tête devant la vague qui les submerge, recommencent deux ou trois fois, et c'est fini. Le tout, sans un mot, sans une expression de joie ou de crainte. Il s'agit d'un rite, d'un rite inconscient : l'homme se replonge dans la mer originelle, la source de vie. C'est un baptême, un acte religieux que les paysannes plus mystiques accomplissent avec plus de foi et de gravité encore que les hommes.



LISBONNE. — *Tour de Belem.*

LISBONNE

Qu'il est agréable de découvrir tout à coup que ce qu'on imaginait une petite ville est l'une des plus fières et des plus belles capitales d'Europe, que ce qu'on croyait un petit port est un des plus majestueux embarcadères qui se puisse voir. Lisbonne a beaucoup d'élégance, avec ses larges avenues ombragées, fleuries et fraîches, ses lisbonnaises si fines et si belles, ses cafés dont les innombrables fauteuils multicolores peuvent recevoir des foules entières, ses jardins, ses boutiques, sa place du Roscio, cent maisons du vieux quartier d'Alfama, beaucoup de constructions modernes. Mais Lisbonne a surtout de la grandeur ! descendant un large vallon jusqu'au Tage, la ville, vue du fleuve ou de l'une des collines qui la bordent, semble une coulée de marbre blanc. Elle lance ses banlieues sur les coteaux qui l'entourent, comme pour chercher toujours plus loin les hommes et les choses qu'elle portera au fleuve. Le Tage est le fleuve roi ; sur lui, la cité s'ouvre par un arc de triomphe et une place majestueuse. Qu'ils sont beaux, ce large estuaire, ce ciel, ces navires ! Et que ce gracieux escalier de pierre qui descend dans les flots incite au départ. Allez, caravelles, la mer vous sera favorable après une nuit de prières : adieu Boldaya, Escobar, Diaz, Covilham, Tristan, Santarem, Cano ; l'Afrique vous appelle. Adieu Coelho, d'Antrade, de Gama, Cabral, Magellan, Albuquerque ; l'Inde, la Chine, le Monde vous attendent. Voyez la tour de Belem est toujours là et le Lisbonne d'aujourd'hui est bien plus beau que celui que vous avez quitté. C'est qu'elle a été rasée votre ville, que la terre a tremblé, que le Tage aujourd'hui si calme a dévoré ses quais, qu'il y a eu cinquante milliers de morts, mais Pombal, votre grand génie, si français, a tout reconstruit. Et votre ville s'embellit et s'agrandit encore. Un grand coup de chapeau à vous tous et à votre roi Henri devant le tombeau vide de Camoëns, votre héraut, dans l'énorme et sombre église des Jeronimos. Adieu hommes de soleil !

Mais avant que nous vous quittions pour les brumes du Nord, laissez-nous goûter une dernière fois le charme lisbonnais. Retrouvons les quais inondés de lumière, les péniches multicolores en forme de canoés à l'air de grands jouets ; naviguons au milieu des pimpants vaisseaux de guerre alignés dans la baie comme pour la parade ; écoutons le gai sifflement du rémouleur ambulant ; grimpons à l'étage supérieur de la ville en ascenseur, comme dans un grand magasin ; dévallons les rues glissantes comme des patinoires ; regardons encore les maisons de faïence, les rues drapées de linge blanc, les jardins, les fleurs des avenues et de l'Estoril, et rêvons dans ce petit paradis qu'est Cintra, ce palais royal pour rire, fait de pièces grandes comme la main, bien cirées, bien meublées, avec des portraits de famille, des pots de fleurs, une cuisine où les enfants royaux devaient aller goûter les sauces : le tout dans un paysage aérien et marin.

Et que Lisbonne et le Tage sourient une dernière fois, dans un rayon de soleil, à l'avion qui nous emporte.

Ch. BOST.

Portugal, Septembre 1949.
Lillebonne, Décembre 1949.



Barque sur le Douro.



Char du Minho.

NOUVELLES BRÈVES

GENNEVILLIERS

Présentation du film « Louisiana Story » à Gennevilliers.

Le 1er décembre 1949, à 20 h. 45, notre Société présentait, à la salle municipale de Gennevilliers, 41, avenue des Grésillons, le film « Louisiana Story ».

Plus de huit cents personnes ont assisté à cette réunion, venues plus particulièrement des usines de la région parisienne, soit par leurs propres moyens, soit grâce au service spécial d'autobus mis à leur disposition à cette occasion.

Les réflexions entendues dans la foule à la sortie louaient de façon unanime la beauté de ce document.

A CE SUJET, VOICI UNE LETTRE A SA GRAND-MÈRE D'UNE JEUNE SPECTATRICE :

« *Lundi, 12 décembre 1949.*

« *Ma chère Mamy,*

« *J'ai beaucoup de choses à te dire :*

« *Mardi, j'ai été voir un film épatant « Louisiana Story » (l'histoire de la Louisiane). Il est tourné évidemment en Louisiane, près d'Abbeville. Il y a des vues splendides, impossibles à décrire. Toute l'action du film se passe dans une forêt inondée où habitent de vieux chasseurs avec leur fils. La vie se passe étrangement pour l'enfant à naviguer sur les eaux fangeuses infestées de crocodiles et de serpents. Un jour, arrivent les chercheurs de pétrole. Le petit Latour les voit chercher l'emplacement de la nappe, puis, après de grandes peines (et entre autres un jaillissement de boue pendant dix jours), le jeune garçon les voit découvrir avec leur derrick le fameux liquide (ce passage est fort intéressant ; le derrick est une sorte de tour Eiffel miniature où s'entassent tous les tuyaux devant perforer le sol). Dans le bruit infernal de la machine, les ouvriers, avec un sang-froid remarquable mettent en route une autre machine, devant enfoncer les tuyaux. Il y a aussi un passage où le petit Latour lutte avec un crocodile : c'est palpitant.*

« *Dimanche matin, j'ai été au premier concert. C'était très joli. Jeudi prochain, je réunis des amies. Nous serons cinq ou six et le samedi 17, c'est l'arbre de Noël de la Standard. Je te raconterai toutes ces réjouissances dans ma prochaine lettre.*

« *En attendant, je t'embrasse bien fort.*

Noëlle. »

TARBES

Voici un extrait du journal *La Nouvelle République des Pyrénées* :

« Félicitons également le propriétaire de ce grand garage de la rue Lefranc, qui vient de moderniser sa façade de telle manière qu'on se trouve maintenant en présence d'un pimpant établissement, véritablement « très attractif » pour les automobilistes étrangers à notre ville. L'emploi de peintures claires a abouti à une incontestable réussite. »

Il s'agit de la belle installation réalisée par le Secteur de Tarbes et dont nous sommes heureux de publier cette photographie.



PORT-JÉROME

Une visite de la raffinerie

Il fait encore nuit lorsqu'à 7 h. 45, le 29 décembre 1949, vingt-quatre élèves de la classe préparatoire à l'Ecole Nationale des Arts et Métiers et appartenant au Collège Chaptal montent dans un car à destination de Port-Jérôme, après avoir reçu des documents sur la raffinerie.

Voyage monotone pendant cinq heures dans le brouillard depuis la sortie de Paris jusqu'à Bolbec. Enfin, le portail de la raffinerie et son panneau « Sécurité » qui impressionne fort les visiteurs.

Nous sommes accueillis par M. André qui, après les souhaits de bienvenue, montre l'importance de l'action sociale entreprise par notre Société pour son personnel.

Et en route pour la « Petite Campagne ». Tous les jeunes gens sont frappés par l'aspect accueillant, net et coquet des cités.

Mais, voici l'Hôtel des Célibataires avec son atmosphère si chaude, si intime, que ses habitants doivent être tentés de faire vœu de célibat. L'impression de cordialité qu'ont déjà ressentie les Chaptaliens s'accroît au cours du succulent repas qui leur est servi. L'exubérance naturelle, mais qui est toujours restée de bon aloi, de ces jeunes étudiants, augmente petit à petit et c'est de grand cœur, qu'à la fin du repas, ils poussent le « pschtt » traditionnel pour notre Société et les Ingénieurs qui doivent les prendre en charge pour la visite.

Et c'est alors le retour à la raffinerie où la visite commence par la Centrale pour continuer par les unités de distillation et de cracking, stockage du brut et des produits finis. De nombreuses questions posées aux ingénieurs prouvent l'intérêt que portent les jeunes gens à cette visite qui se termine par celle du Laboratoire.

Mais il est déjà 17 heures. Le car est là devant les bâtiments administratifs. Un triple « Hourrah » remercie les ingénieurs Aubert et Duval et à travers eux la Direction de notre Société et de la raffinerie et le département Information qui a accepté d'organiser cette visite.

Et c'est un retour morne dans le brouillard qui nous enveloppe depuis Rouen jusqu'à Paris.

Mais voilà des jeunes gens qui maintenant pourront « penser pétrole ».

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

On a « tiré les Rois » à Port-Saint-Louis ! A la place du lunch de fin d'année, le personnel de l'Usine de Port-Saint-Louis a, cette année, tiré les Rois. Le 6 janvier, dans le garage spécialement aménagé pour la circonstance, le personnel fut convié par M. R. Martin, Directeur de l'Usine, entouré de ses principaux collaborateurs, et de Mlle A. M. Gautier, Assistante Sociale, à un buffet froid qui se termina par une série impressionnante de galettes des Rois que se partagèrent les membres du personnel et leurs familles dans une ambiance particulièrement sympathique. La fête se termina par des chansons et par un bal plein d'entrain.

M. G. Gauthier, du Département du Personnel, en déplacement dans le Sud-Est, eut la chance d'assister à cette réunion fort réussie, de laquelle il nous rapporta le texte d'un charmant poème en vers libres, de M. Maurice Guex, que son auteur déclama lui-même avec enthousiasme à cette soirée.

« *MOI JE TRAVAILLE A LA STANDARD* »

Lorsque j'eus mon certificat d'études
Mon père me dit d'une voix plutôt rude
« Je m'en vais demander pour toi sans retard
Une place à la Standard ».

Et depuis trente-trois ans
Qu'il pleuve ou qu'il vente
Tantôt en avance, mais parfois en retard
Je m'achemine vers la Standard.

A vingt ans, j'étais fou d'une jolie brunette
A tel point qu'un beau jour j'en perdis la tête
Mais je lui dis « mon loup, t'en fais pas pour plus [tard
Car je travaille à la Standard ».

Lorsque le percepteur m'envoie la feuille verte
Je lui dis « patientez, vous n'aurez pas de perte,
Je jure sur l'honneur de vous payer tôt ou tard
Car je travaille à la Standard ».

Quand sonnera pour moi l'heure de la retraite.
Tous les jours qu'il fera beau
J'irai pêcher le carpillon, l'ablette,
La sardine ou le maquereau.
Et les copains diront pleins d'envie
Voyez donc Guex, ce vieux veinard !
C'est un retraité de la Standard !

Annexe

Mon père avant moi y travailla trente-huit ans
Je voudrais voir mon fils pouvoir en faire autant
Et que grâce aux efforts de trois générations
Puisse régner un jour l'huile « Esso » en cham- [pion.

PARIS

Les prix de L'U.J.E.F.

Pour encourager la participation du personnel aux journaux d'entreprise, l'Union des Journaux d'Entreprise de France a décidé d'attribuer tous les trois mois trois prix :

— Un prix de 2.000 fr. pour le meilleur récit ;

— Un prix de 2.000 fr. pour le meilleur dessin ;

— Un prix de 1.000 fr. pour la meilleure photo,

publiés dans les journaux d'entreprise membres de l'U.J.E.F.

Ces prix, payés en espèces, seront remis à l'auteur du meilleur récit, dessin ou photo, par l'entremise du journal d'entreprise.

Ces prix sont réservés exclusivement à des textes, dessins ou photos originaux, réalisés par des membres du personnel travaillant effectivement dans l'entreprise.

L'U.J.E.F. se réserve le droit de les reproduire dans son bulletin « Choisir ».

Une famille de « veinards »

Il s'agit de la famille Marantz ! En effet, par le numéro 26 (décembre) de *l'Esso-Revue*, M. Marantz, du secteur de Paris, apprenait que sa petite fille Marie-France, âgée de six ans, avait gagné le premier prix du concours de dessins d'enfants (catégorie des petits), que son autre fille, Josiane (13 ans 1/2) remportait le deuxième prix dans la catégorie des



grandes et que lui-même était le grand vainqueur du concours photos 1949, avec son magnifique envoi « Légèreté ». !

Venu à nos bureaux pour emporter les jouets offerts par *Esso-Revue* à ses enfants, et pour recevoir sa propre récompense, bien méritée, M. Marantz nous a donné quelques détails sur la façon dont la photo, qui eut pour sujet une de ses filles, avait été faite. Voici ces renseignements qui surprendront et intéresseront tous les photographes amateurs de la Société.

Contrairement à tout ce qu'on aurait pu croire, la photo a été prise en *lumière du jour*, à midi, derrière une fenêtre : inclinaison de la lumière à 45 %, rapidité 1/100e de seconde, ouverture 6,3, avec loupe à portrait permettant de photographier le sujet à 52 cm. de l'objectif. L'appareil est un petit 6 × 9 de construction allemande, objectif Weltar 3,5, rapidité maximum 1/100e.

M. Marantz n'a que plus de mérite d'avoir réussi ce cliché sensationnel dans ces conditions. Précisons, en outre, que le cadrage de la composition est *d'origine* (nous avons vu le négatif) et qu'il n'avait subi aucune modification à l'agrandissement pour sa présentation au concours.

Voici d'ailleurs une autre excellente photo prise avec le même appareil. Cette charmante petite fille n'est autre que Marie-France Marantz, la gagnante du concours de dessin.

PORT-JÉROME

Comme chaque année à pareille époque, le Comité de Gérance de la Salle des Fêtes de la Petite Campagne a organisé, le 3 décembre dernier, son grand gala.

Un spectacle de choix avait été retenu pour cette soirée : l'imitateur Jacques Bodoin, du Théâtre des « Deux Anes », Francine et Jean Var, de Tabarin, les acrobates Joé et Fani des Folies-Bergères, le célèbre ténor Genio Donati, de la Scala de Milan, et la vedette des Antilles, Moune de Rivel, s'y succédèrent. Enfin, la grande vedette Marie Bizet fut longuement applaudie.

Ce long programme avait attiré un nombreux public et aussi beaucoup de personnes de l'extérieur qui se pressaient autour des petites tables, garnies d'œillets et de mimosa.

Derrière l'estrade, un grand rideau parsemé d'étoiles avait été disposé et l'on dansa jusqu'à l'aube avec l'orchestre typique des Antilles, E. Delouche, et celui d'Alain Romans, avec son soliste André Ekyan.

Une réussite complète, dont nous félicitons les organisateurs.

LA MAILLERAYE

Succès aux examens

Nous sommes heureux d'annoncer que M. Yves Thiberge, Ingénieur au laboratoire de la Raffinerie de la Mailleraye, vient de subir avec succès, devant la Faculté des Sciences de Paris, son 4e certificat de licence ès sciences (géologie).

Projection du film « Louisiana Story »

Au cours du mois de novembre dernier, notre direction avait convié tous les membres de son personnel et leur famille, à assister à la présentation de deux films.

Le premier relatait les activités de la S.F.P., le second n'était autre que « Louisiana Story » documentaire sur le pétrole réalisé par Robert Flaherty.

La projection de ce film eut lieu, pour la raffinerie de la Mailleraye, à la salle du Clos Fleuri au Trait. A cet effet, trois séances furent organisées : la première, le mercredi 23 novembre en soirée, les deux autres, le jeudi 24 novembre, en matinée et en soirée, la séance de la matinée étant spécialement réservée aux enfants.

De nombreuses personnalités locales marquèrent par leur présence l'intérêt particulier qu'ils portent à la S.F.P. et purent apprécier la valeur de ce documentaire, projeté dans la version originale américaine, mais utilement précédé d'un exposé fait par un représentant du département Information.

« Louisiana Story » a su intéresser l'assistance en donnant à celle-ci un bel aperçu sur des pays, des mœurs, des travaux qui lui étaient étrangers, le tout agrémenté par une délicieuse musique accompagnant la projection d'images parfois féeriques.

« Aux petits des oiseaux, ils donnent la pature »...



Voici deux garçons du Siège, sans doute disciples de Saint François d'Assise, qui nourrissent les pigeons parisiens devant la porte du 88, Champs-Elysées : Service Esso... pour les oiseaux !

VOICI A CE SUJET UN PETIT POÈME DE **Mlle G. MERCOYROL** (*D.N.O.*)

LES OISEAUX, L'HIVER

Lorsque sous l'âpre bise ont ployé les roseaux
Que le jeune arbrisseau s'est raidi sous les gels,
Et se sont suspendus les cristaux aux margelles,
Je me demande alors ce que font les oiseaux.

En vain, cherchant leur vie, errent-ils aux abois,
Car ils n'amassent point comme nous dans des [granges,
Les petits rossignols, fauvettes et mésanges
Que l'art divin créa pour enchanter nos bois.

Ceux qui fuient éperdus vers des terres lointaines
Ne succombent-ils pas en chemin, par centaines,
Palpitant à l'espoir d'un lieu providentiel ?

O vous qui les aimiez, ouvrez votre fenêtre,
Donnez un peu de pain aux petits rois du ciel,
Ces jolis messagers du printemps qui va naître.

PARIS

Trainings à la division Nord-Ouest.

Depuis le départ de la D.R. Parisienne, installée maintenant à Saint-Ouen, la D.N.O. dispose, rue Cortambert, d'une salle de réunion suffisamment spacieuse pour y recevoir à l'aise une trentaine de personnes.

Aussi, était-il tout indiqué de convoquer à Paris les vendeurs de la Région de Nantes, pour un training « de rafraîchissement ».

Le 6 décembre, à 9 heures, Chefs de Secteur et Représentants se trouvaient donc réunis autour de M. Blaise, leur sympathique Chef de Région. M. Jayet ouvre la séance par une allocution très appréciée, et tout de suite, sous l'impulsion de M. Debay, on entre dans le vif du sujet.

Pendant deux grandes journées, attentifs et intéressés, gens de Bretagne ou du Maine suivirent avec profit les conférences qui se succédèrent, claires et rapides, et au cours desquelles ils eurent tout loisir d'exercer leur esprit critique, tout en mettant un peu d'ordre dans les connaissances multiples, indispensables à un vendeur digne de ce nom.

Suivant la tradition, un dîner de clôture, servi dans la salle de réunion même, rue Cortambert, réunit dans une ambiance très amicale conférenciers et auditoires.

***

Le 12 décembre, dans la salle de l'Institut du Caoutchouc, rue Scheffer, M. Bernard, Chef de la région Parisienne, rassemblait ses vendeurs au grand complet, pour 48 heures de training.

En présence de MM. Debay, Leenhardt et des Adjoints de la D.N.O., M. Jayet ouvre la séance par un remarquable exposé de la position de notre Société sur le marché. Cette causerie, qui vient fort à propos dans la période difficile que nous traversons, est appréciée à sa juste valeur tant par les jeunes peu informés de ces questions que par ceux déjà plus expérimentés, qui en goûtent aussi bien la forme que le fond.

Vient ensuite la série des conférences prévues par M. Debay et les Adjoints de la D.N.O., auxquels M. Dorny se joindra pour convaincre chacun, s'il est encore nécessaire, de l'importance primordiale du Service Esso.

M. Kraft, Adjoint Exploitation D.N.O., arrivé la veille de New-York, détendra l'auditoire, au début de l'après-midi par une relation rapide de son voyage, agrémentée de projections en couleur, le tout présenté avec une verve qui n'a d'égal que le choix heureux des sujets présentés sur l'écran.

Un excellent dîner, très cordial, préparé par le personnel de la cantine dans les locaux mêmes de la Division, clôtura joyeusement ces deux journées de travail assidu.

LE 29 DÉCEMBRE A SAINT-OUEN

Tout fiers des magnifiques locaux qu'ils inauguraient en ce jour de fête, notre jovial Directeur, M. Melliet, et M. Bernard, installé depuis peu rue Francis de Pressensé, nous accueillent, leur inaltérable sourire aux lèvres.

Bonne ambiance déjà à Saint-Ouen, dans cette grande salle toute fraîche du Bâtiment social, gaiement décorée de plantes vertes, et où le personnel se trouve rassemblé et bavarde avec animation.

Nombreux sont les aimables visiteurs, parmi lesquels le Service social est largement représenté, tant par les Docteurs Garelly et Simon, que par Mme Villetard et Mlles Petitjean et Besson, tous cordialement accueillis par leurs clients habituels.

MM. Jayet, Leenhardt, Boyer, Kirsch, Kraft, Legros, Poirier, sont en pays de connaissance, et circulent de groupe en groupe, devisant joyeusement.

Les bouchons sautent, les conversations s'animent, le temps passe vite, vite... et déjà chacun songe à d'autres obligations qui lui font quitter à regret cette atmosphère de fête, non sans avoir échangé avec cordialité des vœux que l'on sait sincères et dont chacun souhaite du fond du cœur la réalisation.

LE 23 DÉCEMBRE A AUBERVILLIERS

C'est le 23 décembre que M. Auclair, Directeur des Usines d'Aubervilliers-Gennevilliers, groupait autour de lui, vers 16 heures, l'ensemble

de son Personnel, pour un lunch qui, très vite, fut empreint de la plus franche gaîté.

Petits fours, sandwiches, champagne, avaient suffi à donner rapidement le ton.

Pas de discours, mais une ambiance cordiale et sympathique.

MM. Gianoli et Lebas, s'étaient joints au personnel des Services Automobile, Matériel et Magasin, ainsi que M. Rauzy, qui restait à la tête de son équipe des Graisseurs mécaniques, et de l'Atelier Central Distributeur.

D'autre part, M. Poirier, Adjoint Administratif de la D.N.O. avait accepté avec plaisir l'invitation de M. Auclair ainsi que M. Domaine, venu en l'absence de M. Legros, qui assistait à l'Arbre de Noël de Grand-Quevilly.

Bonne soirée, où régna de bout en bout la gaîté et la bonne humeur.

PARIS

Fin de l'année à la D.N.O.
30 décembre... midi !...

Véritable branle-bas à Cortambert...

Les bureaux de la Comptabilité, habituels sanctuaires de l'ordre et du calme sont en pleine fièvre.

Telle une équipe de déménageurs expérimentée et dirigée avec maestria par leurs Chefs de Service, comptables et employés, en moins de temps qu'il n'en faut au Châtelet pour changer de décors, ont transformé les



locaux du 1er étage en un vaste salon de réception.

Sur les bureaux, lestement recouverts de nappes, s'étalent, appétissants à souhait, sandwiches et gâteaux variés, œuvre des cordons bleus maison, dont la réputation n'est plus à faire.

Parmi les assiettes, se dressent les flacons venus tout droit à cette occasion, des bonnes caves de Champagne.

Rapidement, la salle s'est emplie de nombreux convives ; cependant, une réserve de bon aloi laisse prévoir quelque événement à la fois sympathique et sérieux.

De charmantes bouquetières improvisées, en profitent pour fleurir discrètement tous les corsages, de quelque jolie fleur, hommage discret et traditionnel du Directeur de la Division.

Le voici justement qui entre, souriant, accompagné de ses Adjoints au grand complet, et, tout de suite, la distribution des Insignes d'ancienneté se déroule en toute simplicité. Les dames en premier lieu, bien sûr... Une





accolade discrète, mais cordiale, un mot aimable, et chacune s'en retourne fière de son élégante broche, dissimulant derrière un visage qu'on voudrait impassible, les pensées qui tourbillonnent dans une tête où se mélangent la joie, la fierté, et aussi peut-être un tantinet la nostalgie des années enfuies...

Pour les Messieurs, l'accolade est remplacée par une poignée de mains, non moins cordiale, dans laquelle la sympathie s'exprime plus librement encore.

57 Broches ou boutons sont maintenant distribués et sans plus attendre, bouchons et bombes-surprise mêlent leurs explosions pacifiques pendant que chacun lève une première fois sa coupe dans un échange de vœux d'une franche et sincère cordialité.

Soudain, une samba irrésistible échappée de hauts-parleurs jusqu'alors inaperçus, fait frissonner l'auditoire et les couples, de plus en plus nombreux, s'élancent à la suite du Directeur de la Division et du Chef de la Région Parisienne qui, toujours jeunes, ont gaîment ouvert le bal.

C'est en pleine gaîté que MM. Scheer et Wicart font leur entrée. Très vite, ils se joignent aux danseurs et nombreux seront nos amis du Siège ou autres Etablissements de la Société, qui viendront prendre part à la fête.

C'est avec joie que nous avons accueilli notre aimable Docteur, suivi du groupe toujours dévoué et souriant des Assistantes Sociales, notre ami Chleq, encore convalescent, nos amis des Usines et même du Midi, qui ne nous tiendront pas rigueur, nous en sommes certains, de ne pas les nommer tous.

Et la fête se poursuivra tard dans la soirée ; des musiciens bénévoles alternant avec le pick-up, nous feront, comme M. Brissaud, apprécier la façon agréable dont ils caressent l'accordéon. Quant à M. Delaître, qui nous a révélé l'aisance avec laquelle il se sert de cet instrument, il saura nous faire admirer, bien mieux encore, son talent de chansonnier dans ses propres œuvres.

Mais il n'est point de bon moment qui ne s'achève, et, quand chacun se faisant une raison, regagnera son foyer, ce sera en unissant dans une même reconnaissance, la Direction qui a donné cette fête, les organisateurs qui en ont fait un franc succès, dans une ambiance de bon ton permettant à chacun de se mieux connaître, et partant, de mieux s'apprécier.

ARUBA

Les vingt mille habitants de l'île Aruba, située à plus de 3.000 km. de New-York, près des côtes du Venezuela, dans la Mer des Antilles, ont volontairement décidé de réduire de 20 % leur ration d'eau potable afin d'aider la ville de New-York à résoudre le problème de la pénurie d'eau, dont elle souffre actuellement.

L'île d'Aruba, où est installée une importante raffinerie exploitée par une filiale de la Standard Oil Company (New-Jersey) ne dispose d'aucune source d'eau douce. Depuis vingt ans, une partie de ses approvisionnements est constituée d'eau de mer distillée, et l'autre lui est fournie par des pétroliers Esso. Ceux-ci chargent à Bayonne (New-Jersey) leur cargaison d'eau provenant du réservoir de Wanaque, également situé dans l'Etat de New-Jersey.

ANGLETERRE

Moteurs à réaction pour autos

Le développement de la turbine à gaz comme source d'énergie pendant et depuis la guerre paraît devoir changer profondément la structure de la demande de carburants. Cette nouvelle invention, déjà utilisée avec succès dans l'aviation et qui est à l'essai pour la traction ferroviaire et pour les navires, est maintenant l'objet d'études poussées pour son application à l'automobile. Si la consommation de ces moteurs est particulièrement élevée, par contre, le combustible utilisé peut être comparativement lourd. Si la turbine à réaction est adoptée pour les automobiles, l'événement aurait de très grandes répercussions dans l'industrie pétrolière.

L'un des développements les plus récents a été la construction d'un turbo-réacteur à la fois plus petit et plus léger qu'un moteur ordinaire de puissance similaire, se prêtant, par conséquent, particulièrement bien à la traction routière. D'après le professeur F. Schwartz, qui s'adressait, vers la fin du mois dernier, à l'American Society of Mechanical Engineers, les turbo-réacteurs permettraient d'économiser 50 % du poids du moteur, ce qui permettrait d'alléger d'autant le poids du châssis. De plus, l'extrême simplicité du turbo-réacteur, comparée à la complexité du moteur à explosion, réduit énormément le nombre des parties en jeu et le besoin de lubrifier.

Jusqu'ici, l'emploi de ce genre de traction pour les automobiles avait été entravé par la difficulté de produire un réacteur suffisamment petit. Mais les maisons américaines ont construit récemment de tels réacteurs et des essais ont eu lieu en Angleterre. La Boeing a produit un réacteur qui pèse moins de 70 kg. et développe une puissance de 200 CV.

EFFET DE JOUR

Voici la belle vitrine réalisée pour les Fêtes de Noël et du Nouvel An par M. Paquet, gérant libre de l'E.S.S. d'Argenton-sur-Creuse. Cette devanture a excité l'admiration des automo-



bilistes de passage et a valu à son auteur de nombreux compliments, auxquels nous sommes heureux de joindre les nôtres.

CANADA

Transformation de locomotives pour chauffe au fuel-oil

Cette année, près de cent locomotives du type « Royal Hudson » circulant dans l'Ouest canadien ont été transformées pour la chauffe au fuel-oil. Le tender a été muni d'un réservoir à fuel-oil de 21 m³. Ces locomotives circulent entre Winnipeg et Calgary, soit 1.340 km., avec un seul arrêt de ravitaillement à Moose Jaw, à 640 km. de Winnipeg. Rappelons que les locomotives du type Hudson pèsent 160 t. (poids adhérent 87 t.). Cette transformation est destinée à favoriser la production pétrolière de la province d'Alberta en équilibrant le marché des produits résiduels de raffineries locales.

(Extrait de *Notre Métier*, journal de la S.N.C.F.).



RÉUNION DU COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE

Voici deux photos de la réunion du Comité Central d'Entreprise, qui s'est tenue le 9 décembre 1949, dans les locaux du Siège Social, sous la présidence de M. S. Scheer.

Quarante-et-un cadres, agents de maîtrise, employés ou ouvriers représentaient les quinze Comités d'Etablissement de la Société.

M. E. Pichon, secrétaire du Comité d'Etablissement du Siège Social, assurait le secrétariat de la réunion. Le procès-verbal fera, comme précédemment, l'objet d'une large diffusion.



PARIS

Voici quelques aspects du lunch de fin d'année qui a eu lieu le vendredi 30 décembre 1949 au Siège. Que de monde dans les couloirs !





NOUVELLES DU PÈRE NOËL

LE PERE NOEL A LA MAILLERAYE

Le samedi 17 décembre, le Père Noël était de passage à la raffinerie de la Mailleraye. Aussi les 550 enfants qui attendaient ce jour avec une fébrile impatience étaient-ils exacts au rendez-vous !

Dès 14 heures, la Salle de la Cantine, décorée avec soin et brillamment illuminée, était-elle rapidement et complètement envahie !

Après la projection du film « Belles Vacances », le Prestidigitateur, les clowns, les équilibristes captivèrent l'attention des petits et des grands. Puis le conte de fées : Cendrillon, se déroula sous les yeux de la nombreuse assistance, charmée par ce beau spectacle. L'exaltation fut à son comble quand le Père Noël, avec sa grande robe rouge et sa belle barbe blanche, peinant sous le poids de sa hotte, traversa la salle, assailli par tous les enfants qui voulaient le voir de plus près ! Quelle joie ! Le bon Père Noël allait distribuer à chacun jouets et friandises, mais il fallait promettre d'être sage, promesse qui fut d'ailleurs tenue. La distribution se déroula alors dans le plus grand ordre.

Aussi, est-ce avec regret que se termina cette matinée enfantine présidée par M. A. Schlageter, directeur adjoint de la Direction Industrielle, remplaçant M. R. B. Young, absent de Paris, entouré de M. L. Delemar, directeur de la raffinerie, des chefs de service de La Mailleraye et des personnalités locales.

Tous ceux et celles qui avaient participé à l'organisation de cette petite fête enfantine furent récompensés de leur peine, en voyant tout ce petit monde repartir dans la joie et... l'espérance que le Père Noël reviendrait encore l'année prochaine.

PORT-JÉROME

Le Comité d'Organisation, composé du Comité de l'Arbre de Noël et des membres du Comité d'Etablissement, a présenté, cette année, le 18 décembre, à la Salle des Fêtes de Petite Campagne, un spectacle qui peut être considéré comme le meilleur réalisé jusqu'à ce jour. Il comprenait : 1 film de dessins animés en couleurs « Bambi », trois clowns acrobates, un jongleur, un homme-singe acrobate comique, deux cascadeurs.

Tous ces numéros, de classe internationale, furent très applaudis et firent la joie des enfants présents à cette fête de famille. 1.531 enfants ont reçu un jouet.

Le Père Noël avait revêtu sa tenue traditionnelle et, installé dans une jeep, peinte en blanc, et chargée de jouets, a parcouru les rues de la Cité en distribuant des bonbons et en lâchant des ballons sur son parcours.



L'arrivée du Père Noël eut lieu à la salle des fêtes, par la voie des airs, au milieu d'un embrasement provoqué par des feux de bengale.

Au nom du Comité, M. Horréard souhaita la bienvenue aux personnalités présentes, en particulier, à MM. Scheer, Ballet et Schlageter, venus spécialement de Paris.

A l'issue de la représentation, M. Vial adressa à M. Scheer ses remerciements d'avoir bien voulu accepter de présider cette manifestation.

L'ARBRE DE NOEL DE LA « STANDARD »

(*Extrait de « Le Berry Républicain », numéro du 19 décembre 1949.*)

Samedi, à 16 heures, au Café des Beaux-Arts, les deux succursales berruyères de la « Standard Pétroles », celle de Saint-Doulchard et celle de Pont-Vert, ont réuni leur personnel et leurs familles autour d'un arbre de Noël chargé de cadeaux qui firent la joie de trente-cinq enfants. Chacun emporta le sien, et reçut aussi des bonbons, des oranges et des sucettes. Bref, ce furent deux heures de séjour au Pays de Cocagne.

Les enfants eurent leur goûter à 17 heures et, à 19 heures, ce fut le tour de leurs parents, les employés de la « Standard » de se réunir en un apéritif amical, présidé par les directeurs des deux succursales, MM. Dupieux et Damois.

LYON

Le samedi 17 décembre 1949, la Salle des Fêtes de la Maison du Prisonnier à Lyon réunissait, pour une matinée récréative, les enfants, leurs parents et le personnel de la Société, faisant partie de nos diverses installations.

Groupés au pied du sapin illuminé, décoré d'ornements scintillants, les enfants ont suivi avec le plus grand plaisir le programme qui se déroulait sur la scène.

Plusieurs membres de notre personnel ont prêté leur concours et se sont fait applaudir dans des tours de chants variés et des sketchs humoristiques fort appréciés des grandes personnes.

Une séance de clowns et du fameux « Guignol Lyonnais » a complété cette fête à la grande joie des petits.

A l'entr'acte, des sacs individuels contenant le goûter ont été distribué aux enfants, tandis que les grandes personnes ont pu se restaurer auprès d'un confortable buffet.

Cette réunion s'est terminée par la distribution des jouets et cadeaux aux enfants.

NICE-ANTIBES

L'Arbre de Noël, destiné aux enfants du personnel du secteur de Nice et de l'usine de bitumes d'Antibes, a été organisé le dimanche 18 décembre à 16 heures, à la mairie de Nice.

Placé sous les auspices de l'Esso-Sports, cette manifestation présidée par M. P. Ceccaldi, chef de région, et M. Muller, directeur de l'usine des bitumes d'Antibes, a connu un magnifique succès.

Après un goûter servi aux enfants et à leurs parents, Papa Noël est venu distribuer les jouets.



Cette fête s'est terminé par l'apéritif de fin d'année offert à tous les membres du Personnel et à leurs familles.

MARSEILLE

A Marseille, cette année, c'est le 17 décembre au Château des Fleurs que fut organisée la fête de l'Arbre de Noël. Environ 600 personnes, dont 150 enfants, assistaient à la matinée récréative présidée par M. et Mme G. Regnoult.

Présenté agréablement par le speaker imporvisé Charles Honoré, le spectacle commença par une séance de Guignol, à la grande joie des enfants.

Après un succulent goûter, la délicieuse troupe enfantine « Bibiche » amusa grands et petits en interprétant, avec beaucoup de brio, l'opérette « Le Cirque », où se succédèrent chants, acrobaties, ballets, etc...

Le Père Noël, l'incomparable Chérias, impatiemment attendu est enfin annoncé, et c'est au chant de « Petit Papa Noël », repris en chœur par les enfants, qu'il se dirige sur l'estrade où aussitôt les bras des tout petits se tendent vers lui.

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

Les prévisions ont été largement dépassées, car une nombreuse assistance se pressait, à tel point que la salle s'est même avérée trop petite. Cette dernière, aménagée pour la circonstance et chauffée, comportait sur la scène l'arbre de Noël traditionnel, bien illuminé, avec tous les jouets destinés aux 92 enfants.

Un orchestre, dont le concours nous avait été assuré gracieusement, donna le ton à cette fête qui débuta par une pièce jouée avec un bel entrain par la troupe « Bibiche » composée de 18 enfants, doués du double talent d'acteur et de chanteur. Leur succès mérité enthousiasma petits et grands qui ne ménagèrent pas leurs applaudissements.

COMMUNIQUÉ

HO ! DU CANOT ! ! !

Un certain nombre d'anciens marins de la Standard ont formé le projet de se réunir au sein d'un groupement amical. Leur but : établir ou renforcer les contacts entre ceux qui ont conservé de leur passage ou de leur carrière à la mer de bons souvenirs qu'ils seront toujours heureux d'évoquer.

Aucune question de grade ou « d'étiquette » n'est en jeu : du commandant au matelot, de l'ingénieur au soutier, du commissaire à l'écrivain, etc., etc..., tous seront les bienvenus, sans distinction, qu'ils proviennent de la Marine Nationale ou de la Marine Marchande.

M. Bonnefoi, du Service des Produits Noirs au Siège (Bureau N° 141 bis), a bien voulu se charger de centraliser les opérations de « recensement ». Les anciens marins que cette idée intéresse — ils seront certainement nombreux — lui enverront leur curriculum vitæ maritime succint le plus rapidement possible ; qu'ils veulent bien faire part de cette initiative à leurs amis et collaborateurs intéressés.

Le « Guignol », que beaucoup voyaient pour la première fois, eut également sa part de succès en intéressant vivement les enfants qui faisaient vivre les sujets interprétés.

C'est dans la gaieté générale que fut ensuite servi le goûter toujours très apprécié et qu'enfin arriva le Père Noël, avec sa hotte remplie de jouets. Après son allocution aux petits, il procéda alors à la distribution attendue si impatiemment.

Le succès de cette fête enfantine fut indéniable et tout le monde s'est retiré enchanté.

BORDEAUX

Dans l'après-midi du samedi 17 décembre, grand branle-bas au siège de la D.S.O., collaborateurs affairés, ouvriers du dépôt de Bègles, courbant sous les charges, préparent la fête du lendemain dimanche 18 décembre : fête de Noël 1949, dont les enfants garderont un souvenir particulièrement profond.

Tout d'abord, le cadre choisi fut, en effet, celui dans lequel papas et mamans viennent chaque jour apporter la somme de travail qui assure la bonne marche de la D.S.O., l'immeuble lui-même.

Le dimanche 18 décembre, le hall et deux grands bureaux adjacents, transformés comme par enchantement, apparaissent tapissés de flocons blancs, décorés de guirlandes multicolores, de gui et de houx.

L'arbre traditionnel, rescapé pour un temps de la forêt girondine, préside, comme chaque année, tout scintillant, attirant à lui des yeux éblouis et brillants.

Passons sur les divers numéros de divertissements, clowns, dessins animés, prestidigitateur, qui semèrent le rire général et provoquèrent des applaudissements, pour arriver au moment fatidique : la venue du Père Noël. Et c'est là la grande surprise, et le fait inoubliable.



M. Goirand téléphone d'abord au ciel pour s'inquiéter de la venue du Père Noël ; or, coïncidence heureuse, ce dernier s'apprêtait justement à partir visiter les enfants de la D.S.O., et brusquement, les lumières prennent un effet bleuté, seul, l'arbre reste illuminé, des chœurs célestes s'élèvent, une neige fine tombe du puits de jour éclairant le hall, une corde s'y déroule, et voici enfin le vieillard à barbe blanche, vêtu d'une grande robe, qui descend le long de cette corde, allègrement d'ailleurs, et arrive au milieu des enfants étonnés, ébahis et ravis.

Puis, le Père Noël, ayant touché terre sans encombre, leur parle : la joie est alors à son comble.

Bonbons, jouets et coiffures de papier sont distribués aussitôt pour ne pas laisser languir ces visages fiévreux. Puis, c'est le regroupement général dans le standard dactylographique transformé, pour l'occasion, en salle de goûter.

Chéchias et ninons s'agitent, les cruches de chocolat fument, les brioches et les croissants sont chauds, des friandises sont distribuées et croquées. La deuxième partie de la fête bat son plein, non moins appréciée que la première, tandis que là-haut, dans ce même hall, le pick-up marche déjà et que les grands dansent, voulant eux aussi profiter de la plus belle fête de l'année.

GRAND-QUEVILLY

Pas de neige comme en Savoie, ni le soleil hors de saison d'Australie ; seul flotte un petit brouillard familier, qui enveloppe les riches grisailles rouennaises, et rend leurs contours imprécis.

La mine réjouie, de bons gosses se hâtent vers l'« Excelsior Cinéma », avec parents et amis, et, bien avant l'heure, s'installent aux places qui leur sont réservées.

Les organisateurs, M. Douy en tête, sont soucieux : les gâteaux n'arrivent pas... Ce pâtissier, plus d'une heure de retard !... Il est des moments où l'on comprend le geste désespéré de Vatel !



Mais tout s'arrange enfin, et le programme se déroulera avec une précision qui fait honneur aux organisateurs dont le dévouement est récompensé, et aux acteurs, qui se sont dépensés avec tout leur cœur, pour la satisfaction des grands et la joie des petits.

Le programme ? Une excellente comédie musicale, « Cendrillon », donnée par la troupe artistique de jeunes « René Gardes », soutenue par un très bon orchestre.

Chocolat chaud et gâteaux en guise d'entr'acte, quelques mots de M. Legros, Adjoint Relations Sociales, venu de Paris porter les vœux de la Direction, et prodiguer aux enfants les recommandations d'usage.

« Les Florini », très bons clowns musicaux, enthousiasmèrent la jeunesse, et ceux qui les accompagnaient.

Distribution de jouets par un Père Noël très bon papa, et les lumières s'éteignirent sur cette petite fête familiale, dans laquelle on se sentait très près les uns des autres.

VILLEDIEU-LES-POELES

Le Père Noël Esso n'a oublié aucun dépôt.

Le voici à Villedieu-les-Poëles, au milieu des enfants du Secteur, qui, rassurez-vous, n'ont pris cet air sérieux que le temps strictement nécessaire pour se faire photographier.



Le Docteur vous parle de

LA CUTIRÉACTION

La cutiréaction est pratiquée couramment de nos jours et nous avons remarqué, à plusieurs reprises, que beaucoup de personnes ne sont pas suffisamment informées de la nature de cette épreuve, appliquée en général aux enfants.

Elle se pratique de la même façon que la vaccination contre la variole et, de même que celle-ci, « prend » ou ne prend pas. De cette similitude d'aspect peut naître une confusion. Précisons donc tout de suite que cette épreuve n'est ni une vaccination, ni une méthode de traitement. C'est un moyen de diagnostic. Elle fait partie de ces examens complémentaires, tels que prises de sang, radiographies et tant d'autres, qui sont devenus courant en médecine moderne.

Il semble donc qu'il puisse être utile de donner quelques informations sur ce sujet, à l'intention des lecteurs dont les enfants sont en âge de subir la cutiréaction.

En quoi consiste cette épreuve ?

Une scarification — simple égratignure qui n'a pas fait saigner — a été faite sur le bras, près de l'épaule, et a reçu une goutte de Tuberculine ; une autre, pratiquée à quelques centimètres de la première, mais sans applications du liquide, servira de témoin. L'enfant continuera à vaquer à ses occupations, sans précautions particulières, et la réaction sera observée dans la journée du lendemain.

Négative, elle ne donne lieu à aucune modification ; les deux scarifications sont identiques.

Positive, elle se manifeste par une petite tâche de couleur rouge, indolore, un peu indurée, si on la palpe du doigt, nettement différente en tout cas de la marque voisine qui sert ainsi de point de comparaison. Dans les jours qui suivent, tout disparaît sans laisser de trace. Telle est la cutiréaction positive.

Que peut-on conclure d'une cutiréaction positive ? Celle-ci indique de façon certaine que l'organisme a été en contact, et ceci, depuis plus ou moins longtemps, avec le bacille tuberculeux.

C'est un fait qui peut surprendre à première vue, surtout si nous disons, en même temps, que l'adulte a pratiquement une cutiréaction toujours positive. Tout adulte aurait-il respiré des bacilles de la tuberculose ? C'est bien le cas en effet.

On a pu être contaminé à chaque heure de la journée dans un métro, un autobus, une salle de spectacle, au restaurant, etc. Et ceci, d'autant plus facilement qu'on vit en ville et que les contacts avec nos semblables sont plus variés.

Mais le bacille respiré n'a pas été nocif. L'organisme résiste à cette agression de microbes sans en souffrir, car il a résisté à l'infection. Le premier contact avec le bacille tuberculeux, cette première infection, appelée « primo-infection », a passé inaperçu. Elle a eu simplement pour effet de rendre le sujet réactif à la cutiréaction. Tel est le cas de l'adulte.

Mais que s'est-il passé dans l'enfance ?

Avant cinq ans, l'enfant ne quitte guère le milieu familial, il fréquente surtout ses parents et les enfants de son âge, non porteurs de bacilles. La cutiréaction est donc négative.

De cinq à douze ans, il commence à être conduit dans une collectivité d'enfants. La cutiréaction est parfois positive. Après douze ou treize ans, vivant au contact d'enfants et d'adultes déjà depuis plusieurs années, il a augmenté ses chances de respirer un bacille et c'est en général à cette période, de douze à vingt ans, que la cutiréaction, habituellement négative jusqu'alors, devient positive.

Ces notions découlent de l'observation des faits. Chez l'adulte, la majorité, plus de 90 %, a une cutiréaction positive. Chez l'enfant, le résultat varie, nous avons vu pourquoi, suivant l'âge.

Avant cinq ans négative.

De cinq à douze : très rarement positive.

De douze à dix-huit ou vingt : souvent positive. Par exemple, à Paris en 1942, trente pour cent des enfants, à l'âge de treize ans, étaient positifs.

Jusqu'ici, nous avons donc vu que la cutiréaction positive était sans danger, seulement témoin d'un fait banal qui a déjà eu lieu : le contact accidentel avec le bacille tuberculeux. Mais le fait banal, peut-il être nocif ? La cuto-positive n'est-elle jamais un signe de maladie ? Cela peut arriver et dépend de l'âge et de la santé générale de l'enfant.

Cela s'explique bien si l'on se rappelle que la primo-infection, cette période de la vie de l'enfance où la cutiréaction devient positive, réclame une réaction de défense de l'organisme. Si celle-ci vient à manquer, le bacille tuberculeux trouvera un terrain favorable, prêt à le laisser vivre et à se multiplier. C'est ce qui peut arriver dans le premier âge, ou chez l'enfant déficient. Dans ces cas, une mesure s'impose sans tarder : un examen radiologique qui permettra de voir si les bacilles n'ont pas créé de lésions. Même s'il n'y a rien, il sera prudent d'envoyer l'enfant à la campagne. Là, il faudra surveiller le poids et la température périodiquement, chaque quinzaine par exemple, et aussi le comportement de l'enfant : appétit, sommeil, entrain, transpiration. Les conditions d'hygiène, simples autant qu'efficaces, seront suivies : heures de repas et de sommeil régulières, de l'aération, promenades quotidiennes, etc. et surtout aucun surmenage. Trois ou six mois à la campagne suffisent, en général, à l'enfant, pour gagner la partie.

En dehors de ces cas, où le médecin collabore avec les parents dans la surveillance de l'enfant, la cuti-positive se passe presque toujours sans trouble et l'enfant peut continuer — entre douze et dix-huit ans, à vivre de façon habituelle.

A quel âge doit-on, de préférence, faire pratiquer la cutiréaction ? En général, entre cinq et quinze ans, c'est-à-dire quand l'enfant, encore jeune, va progressivement quitter le cercle de sa famille et multiplier ses contacts avec les personnes de l'extérieur.

A plus forte raison, si l'on a un motif de craindre une contamination chez l'enfant, quand l'un des proches, par exemple, est atteint d'une forme de la maladie curable à domicile, la cutiréaction devra être renouvelée fréquemment, à défaut de l'éloignement qui serait préférable.

Il a pu arriver qu'on décèle par une cuti-positive d'un enfant, un malade qui croyait avoir seulement une mauvaise bronchite et qui, en réalité, avait une tuberculose de forme bénigne mais contagieuse.

On voit que le bacille de la tuberculose frappe, d'une façon généralement anodine, l'organisme qu'il rencontre pour la première fois. Mas il devient dangereux quand son contact est permanent, répété, et que celui-ci s'exerce sur un organisme déficient. Dans ces cas, ce n'est plus une première infection accidentelle et passagère — une primo infection — mais une lésion pulmonaire qu'il peut engendrer. Mais cette éventualité se rencontre dans des conditions toutes différentes de celle de la primo-infection et sort de notre sujet.

Pour conclure, d'une façon pratique, indiquons que :

— Avant cinq ans, la cutiréaction est rarement positive mais nécessite, si elle l'est, une surveillance médicale très étroite.

— De cinq à douze ans, le fait est moins rare et on peut souvent laisser l'enfant dans les conditions de vie habituelles.

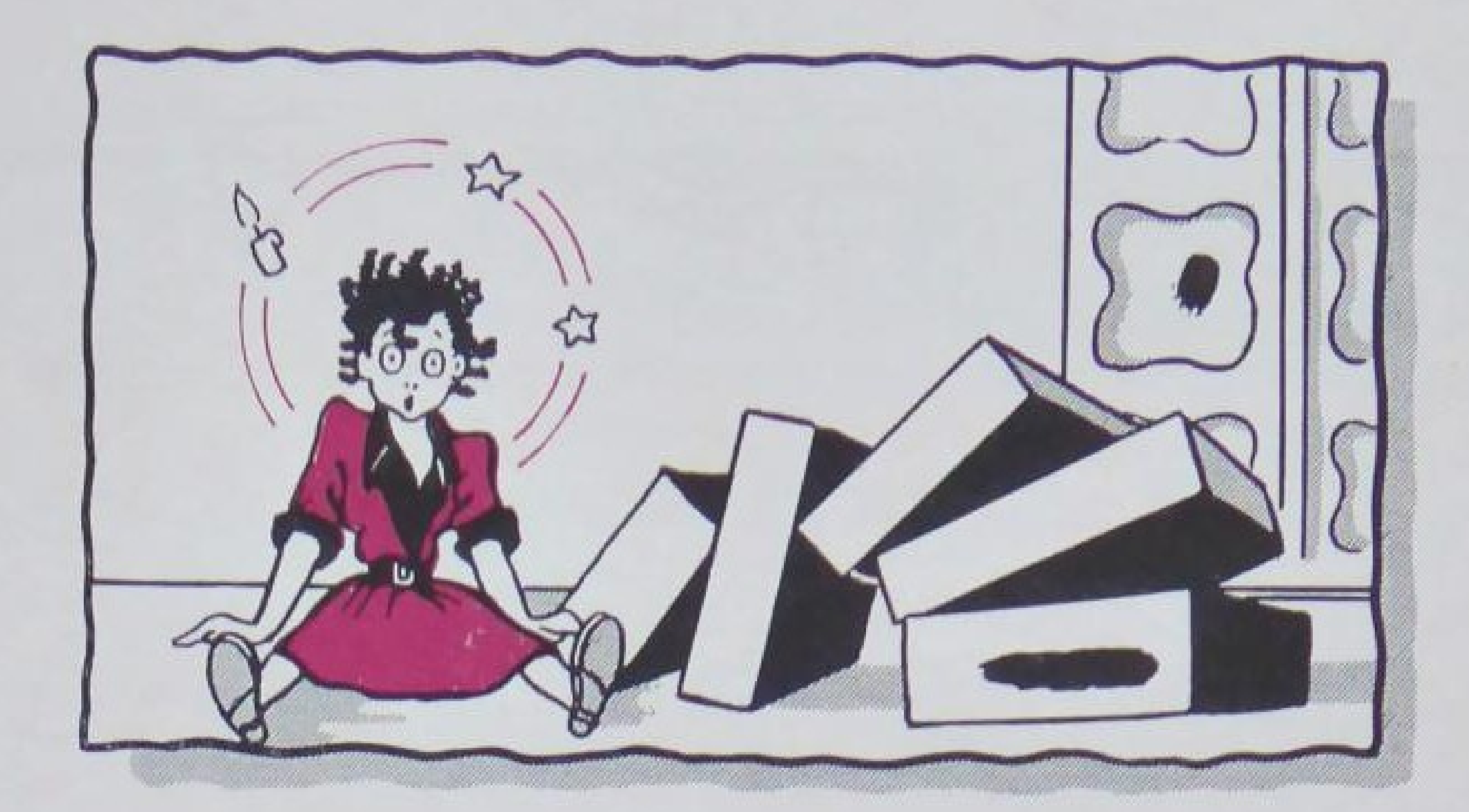
— Après douze ans, si le sujet est de bonne constitution, en bonne « forme » physique, la cuti-positive ne s'accompagne d'aucun incident.

Bien entendu, ces indications n'ont rien d'absolu. Elles peuvent servir à guider des parents qui auront eu, peut-être ainsi, une idée générale de la question.

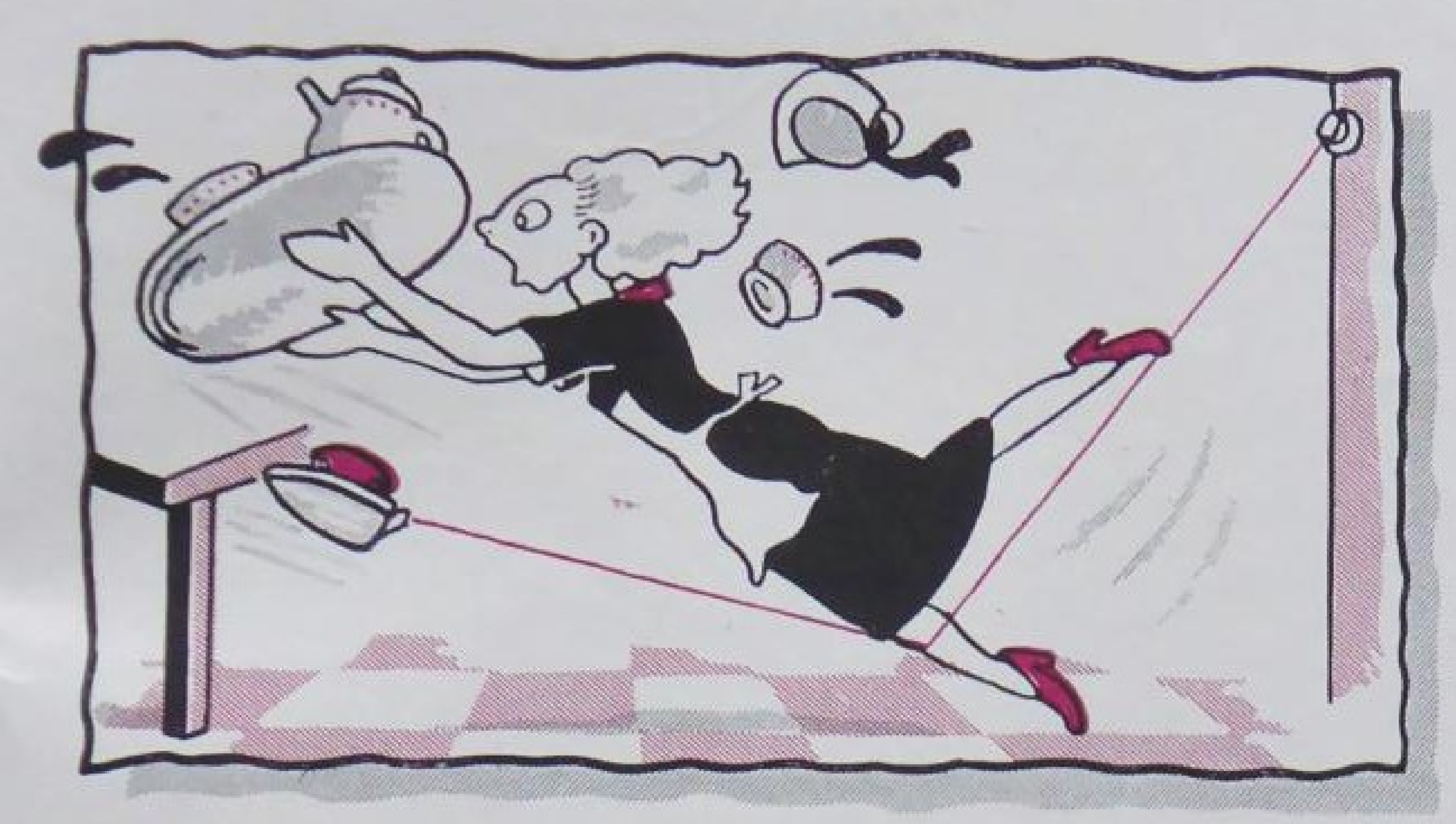
Dr SIMON.

SÉCURITÉ

LES CHUTES



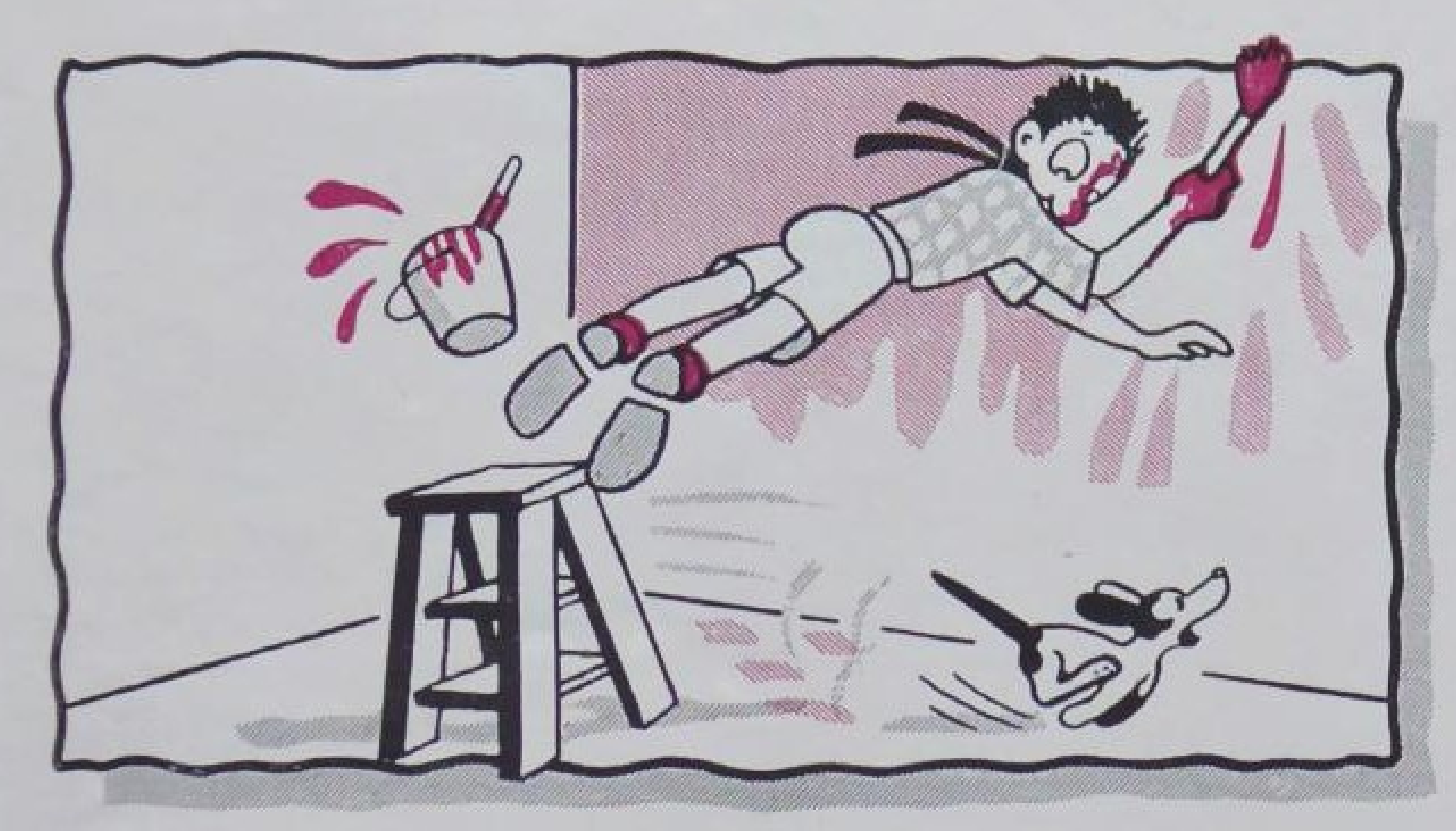
N'utilisez pas d'échafaudages de fortune.



Fixez les fils volants assez haut pour que l'on puisse passer dessous.



Les carreaux doivent être nettoyés depuis l'intérieur de la pièce.



Prenez un escabeau assez haut pour ne pas être obligé de monter jusqu'à la dernière marche.



Fixez toujours les tapis au plancher.



Les escaliers ne doivent jamais être encombrés, surtout s'ils sont obscurs.



Répandez de la cendre ou du sable sur le verglas.

NAISSANCES

On nous prie d'annoncer les heureuses naissances de :

Bernadette, fille de M. Robert Bain, du Service Immobilisation.

Alain, fils de M. Antoine Bielinski, du Département Automobile.

Patrice, fils de Madame Paulette Bouchetal, Service Stockage.

Daniel, fils de M. Emmanuel Dumenil, des Services Généraux.

Patrice, fils de M. Edmond Ferrer, du Département Navigation.

Vincent, 5e enfant du Dr Garelly, du Département Médical.

Catherine, 3e enfant de M. Raymond Guinvarch, du Département Approvisionnements.

Brigitte, fille de M. Roland Harand, du Service Stockage.

François, fils de M. Marcel Huet, du Laboratoire.

Annie, fille de M. Léon Logery, Service Appareils Distributeurs d'Aubervilliers.

Annie, fille de M. Roger Marmoy, du département Transports et petite-fille de M. Jean Marmoy, du Service Ventes Siège.

Bertrand, fils de M. Jean Massonneau, de la Direction Industrielle.

Dominique, fille de Mme André Reynaud, du Central Dactylographique et de M. Gaston Reynaud, du Service Statistiques.

Sylviane, 3e enfant de M. Marceau Rousseau, marinier à Saint-Ouen.

Annie et Suzanne, filles de M. Victor Achard, magasinier au Puy (div. S.E.).

Maryse, 4e enfant de M. Ernest Gros, à Port-St-Louis du Rhône (div. S.E.).

Daniel, 2e enfant de Mme Honoré, (div. S.E.).

Huguette, fille de M. Félix Reichard, à Port-St-Louis du Rhône (div. S.E.).

Simone, 3e enfant de M. J. Rusterholz, à Lyon (div. S.E.).

André, fils de M. François Tardeil, secteur de Nice (div. S.E.).

Monique, fille de M. Maurice Chapuzet, Service Brûleurs à Aubervilliers (div. N.O.).

Danièle, 4e enfant de M. Jean Chardonnet, secteur de Bourges (div. N.O.).

Alain, fils de M. Emile Halliez, Service Brûleurs à Aubervilliers, (div. N.O.).

Béatrice, 2e enfant de M. Gérald Hindley, Sercice Exploitation, (div. N.O.).

Richard, 2e enfant de M. Milton Pancera, Usine d'Aubervilliers (div. N.O.).

Marie-Laure, fille de M. Charles Beon, région de Nancy, (div. N.E.).

Didier, fils de M. Louis Chretien, usine de bitumes de Lestrem, (div. N.E.).

Georges, fils de M. Victor Dollé, (Siège-div. N.E.).

Patrice, fils de Mme Ferrer, téléphoniste. (Siège-div. N.E.).

Jacques, fils de M. André Gérard, secteur Ancerville, (div. N.E.).

Daniel, fils de M. Jean Rodier, secteur de Reims, (div. N.E.).

Anne-Marie, fille de Mme Nicole Charlier, raffinerie de La Mailleraye.

Maurice, 4e enfant de M. Maurice Eliot, raffinerie de La Mailleraye.

Nicole, 4e enfant de M. Paul Varin, raffinerie de La Mailleraye.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

M. Older Moreau, Service Appareils Distributeurs à Aubervilliers, avec Mlle Odette Batay.

M. Pierre Fauré, Service Caisse, avec Mme Alaphilippe.

M. Jean Galat, Département des Achats,

M. Robert André, Comptabilité Clients Siège Division Nord-Est.

M. Fernand Baumann, Chantier d'Ottmarsheim, Division Nord-Est.

M. Aimé Bres, Comptabilité Ventes, Division Nord-Ouest avec Mlle J. Carvin,

Mlle Janine Belhache, usine de Grand-Quevilly, Division Nord-Ouest avec M. Germain Pasquier. Usine de Grand-Quevilly, Division Nord-Ouest.

M. Nafa Maouchi, Usine d'Aubervilliers Division Nord-Ouest. avec Mlle A. Zahra.

M. Louis Lasalle, secteur de Perpignan, Division Sud-Est avec Mlle O. Pemeja.

M. Bernard Depoilly, Secteur de La Pallice, Division Sud-Ouest avec Mlle J. Delaunay.

M. Jacques Leplat, fils de M. J. Leplat, Département Huiles Industrielles, avec Mlle M.-T. Tricot.

Un de nos retraités, M. Albert Rousseau, vient de célébrer ses noces d'or. Toutes les félicitations d'Esso-Revue à cet heureux ménage.

DÉCÈS

Nous avons appris avec regret le décès d'un certain nombre de nos collègues :

M. Léon Andrieu, Conducteur de locotracteur à la raffinerie de la Mailleraye. Il était entré à notre Société en 1923.

M. Maurice Alexis, gardien à l'usine de Grand-Quevilly. Il était entré à notre Société il y a quelques mois.

M. Abel Gontier, ancien manœuvre à l'usine de Port-St-Louis. Entré à la Société en 1929, il était à la retraite depuis 1945.

M. René Janin, peintre à l'atelier principal d'Appareils Distributeurs. Il était entré à la Société en 1931.

M. Lucien Lefebvre ancien manœuvre de l'Usine de Grand-Quevilly. Entré à la Société en 1929, il était à la retraite depuis 1947.

M. Claude Patrier, ex-chauffeur, puis garçon de courses au Siège. Il était entré à la Société en 1946.

M. Léon Pezier, ancien chef d'équipe. Entré dans une des Sociétés du Groupe en 1910, il était à la retraite depuis 1942.

M. Philippe Risterucci, chef d'équipe des chauffeurs de chaudières à l'Usine de Marseille. Il était entré à la Société en 1933.

M. Gaston Vaysset, aide-comptable à l'usine d'Aubervilliers. Il était entré à la Société en 1946.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection par des deuils cruels et nous font part du décès :

M. René Devaux Raffinerie de la Mailleraye, de son fils Jean-Luc.

M. Milton Pancera, Service Montage Usine d'Aubervilliers, de son fils Jacques.

M. Robert Poullain, Secteur de Lisieux, de son fils Jean-Paul.

M. Antoine Simon, préposé à la Station N.D. Limite, de sa mère.

Mlle Micheline Tardivon, Direction Commerciale, de son père.

M. Gaston Teissier, Secteur de Draguignan, de son épouse.

M. Robert Vignot, Service Stocks et Ventes, de sa grand-mère.

Enfin, un service a été célébré le 29 décembre dernier à Port-St-Louis-du-Rhône, à la mémoire de :

M. Paul Laugier, ancien ouvrier de cette usine, mort en captivité en 1944 à Munich.

Nous prions les familles de trouver ici l'expression de nos plus sincères condoléances.

CHRONIQUE SOCIALE

DÉCLARATION DES REVENUS AU CONTROLEUR DES CONTRIBUTIONS DIRECTES pour l'établissement de la surtaxe progressive

(Ancien impôt général sur le revenu)

Nous croyons utile de donner ci-après un extrait du *Bulletin de Documentation pratique des impôts directs* (numéro de novembre 1949).

Cette information découle d'une réponse ministérielle faite à l'Assemblée Générale des Institutions de Retraite des Cadres le 28 octobre 1949.

. . . .

« Les salariés qui, de 1930 à 1947 ont été exclus du Régime Général des Assurances Sociales, en raison de l'importance « de leurs rémunérations, peuvent effectuer un versement, en vue d'être intégralement rétablis, au regard de l'Assurance-Vieillesse, « dans les droits qu'ils auraient eus si ce Régime Général leur avait été applicable pendant cette période.

« Ce versement peut venir en déduction des traitements et salaires perçus par les intéressés pour l'établissement de la surtaxe progressive ».

. . . .

Bien entendu, cette déduction ne porte que sur les sommes versées par les salariés pour le rachat des cotisations, c'est-à-dire celles non prises en charge par la S.F.P. ou la C.A.R.C.S.F.P.

Trois mots d'escrime et ...
UN CHAMPION

Si l'escrime est un sport qui date de cinq ou six siècles, il n'est au programme des « Jeux Olympiques » que depuis cinquante ans. C'est alors qu'en France se groupèrent des Maîtres d'Armes. Ils sont quatre cents maintenant, répartis dans les deux grandes écoles françaises, celle d'Antibes pour les Militaires, et l'Institut National des Sports pour les Civils (ancienne école de Joinville).

Depuis quinze ans environ les salles d'armes d'escrime se développent et surtout, il faut le reconnaître, grâce aux grands clubs. La France et l'Italie sont les deux grandes écoles mondiales et elles ne se différencient que du point de vue technique, au dire des spécialistes.

Les trois armes conventionnelles de l'escrime sont : le fleuret, l'épée et le sabre. Ce sport d'homme à homme comprend de nombreux enseignements tant physiques que moraux et forme surtout la volonté, et équilibre, grâce aux réflexes, le système nerveux en l'entraînant à la vitesse et à la précision.

***

Quand un boulanger...

Le département des Achats possède au Siège plusieurs champions sportifs. Nous avons découvert ce mois-ci : Guy Lecomte, vingt-quatre ans, tout souriant et très accueillant qui nous confie :

— « Mes débuts ? Ils remontent à mon adolescence. C'est, en effet, à l'âge de quinze ans que mon boulanger, escrimeur lui-même, m'a fait découvrir ce sport !

— Avec qui avez-vous débuté ?

— C'est le Maître d'Armes Bourdon, dont je fus l'élève, qui m'a formé ; il était lui-même champion de France... des Professeurs.

— Quel fut votre entraînement. ?

— Environ une heure et demie, trois fois par semaine et même tous les soirs à l'approche des compétitions, après mon travail naturellement. En plus, nécessité de se tenir en « bonne forme » par une culture physique régulière.

C'est presque rougissant et très timidement que M. Lecomte veut bien alors nous confier qu'il fut, à dix-huit ans, Champion de France Junior...

— Je me suis spécialisé à l'épée, vers vingt ans, et suis passé en première série à vingt et un ans. L'an dernier, je suis sorti neuvième du classement général national.

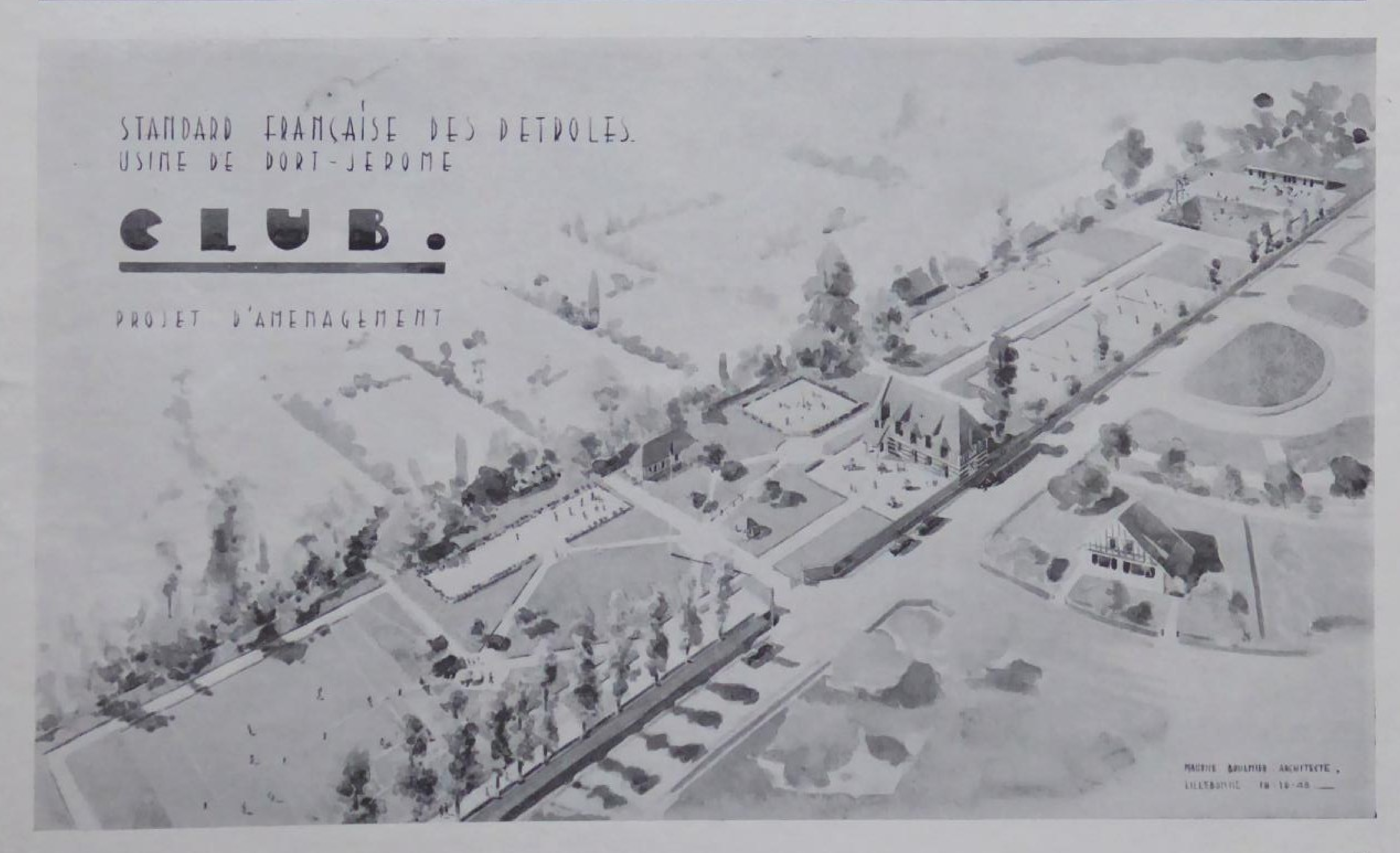
— Vous avez fait quelques déplacements, je crois ?

— Oui, et fin novembre dernier, nous avons été rencontrer l'équipe de Suède à Stockholm même, où nous avons été reçus très chaleureusement au Palais des Sports.

— Et cette année ?

— Nous avons en juin le championnat de France, et en juillet, à Monaco, celui du Monde ! »

Belles perspectives... Nous souhaitons une bonne étoile à M. Lecomte ; et tous nos remerciements de la part des lecteurs d'*Esso-Revue*.



QUELQUES-UNS... PARMI LES AUTRES

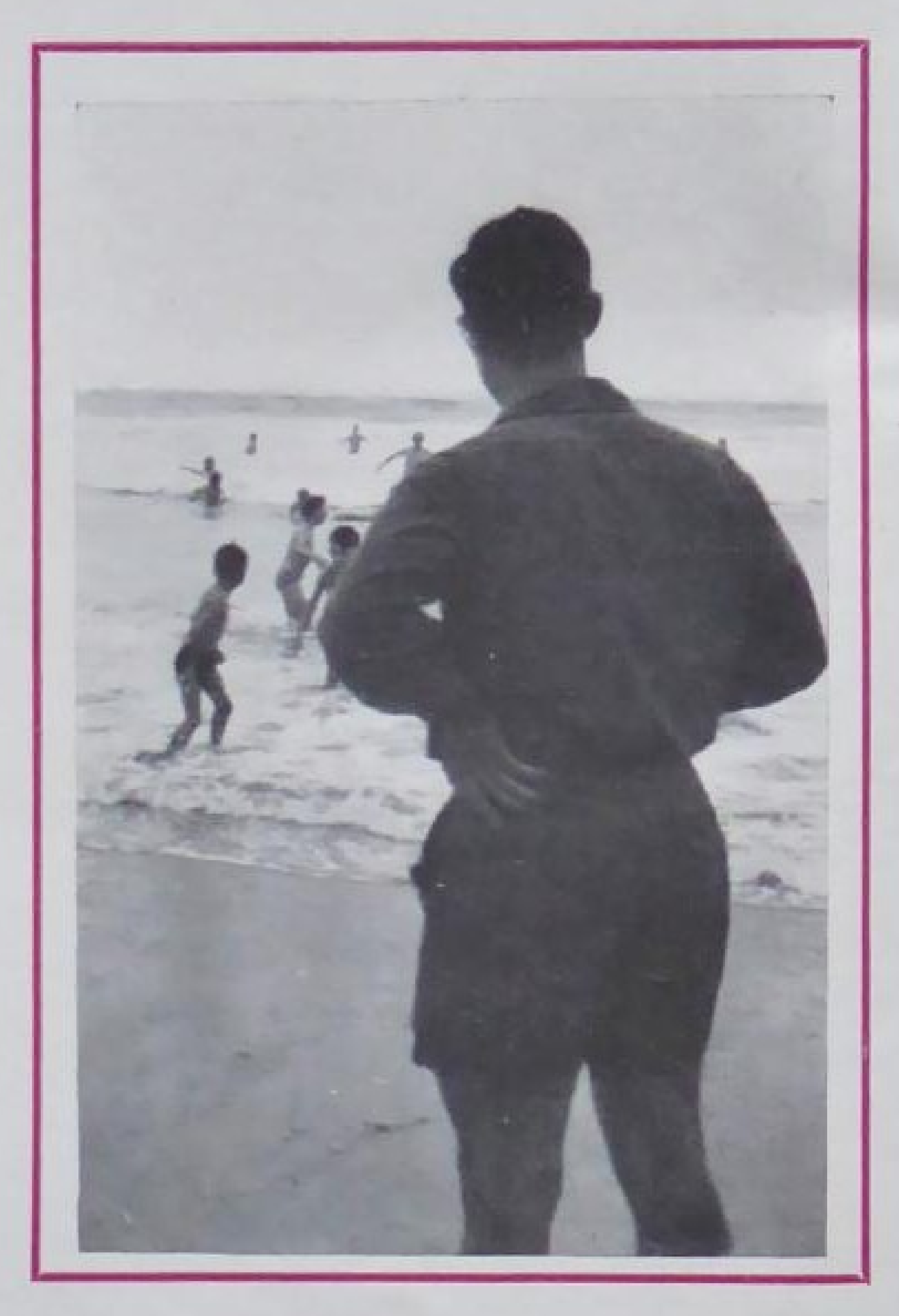
Dans notre dernier article, nous vous avons dit notre désir de trouver quelques exemples de jeunes qui fassent mentir les idées trop généralement pessimistes que l'on se fait de la jeunesse.

Depuis la parution de cet article, le temps trop court ne nous a pas encore permis de recevoir vos réflexions. Et pourtant, comme nous les attendons ! car c'est avec elles que nous pourrons poursuivre notre enquête.

Pour aujourd'hui, nous avons choisi une catégorie de jeunes gens et de jeunes filles que bien peu, parmi nous, connaissent, ce sont les **Moniteurs de Colonies de Vacances**.

Tout d'abord, sachez que ce n'est pas un métier au sens lucratif du mot ; mais alors, qu'est-ce qui a décidé ce garçon ou cette jeune fille à devenir « moniteur de colo » ? C'est seulement un grand amour de l'enfant ; c'est tout, mais, c'est considérable !



D'où viennent-ils ?

De partout : étudiants, employés, stagiaires de Centre d'Apprentissage, aînés des Mouvements de Jeunesse, séminaristes, jeunes instituteurs, futures Assistantes Sociales, etc.

Ce sont donc tous des travailleurs qui prendront, sur leur temps de vacances, celui qu'ils donneront aux enfants (à ceux qu'ils appellent « leurs gosses »).

Leur âge ?

De 18 à 30 ans, il est évident que le plus grand nombre est constitué par ceux à qui le travail ou la loi donne le plus de congé (minimum trois semaines).

Leur formation :

Une sorte de vocation les prépare dès leur 15e ou 16e année à ce travail.

Pour certains, c'est le milieu familial où il est de tradition de s'occuper d'action sociale. Pour les autres, c'est le besoin de la connaissance de l'humain découvert au contact des mouvements de jeunesse, scoutisme, ajisme, cœurs vaillants, maisons d'étudiants, etc.

Un jour, ils sentent que des gosses auront besoin d'eux.

C'est alors qu'ils adhèrent à un des quatre organismes agréés qui va leur donner la formation indispensable à leur future fonction.

Une année durant, ils iront, plusieurs fois par semaine, suivre des cours dont certains sont donnés au grand amphithéâtre de la Sorbonne.

Le programme de ces cours va surtout porter sur la pédagogie, sur la psychologie de l'enfant, sur ce que l'enfant attend du moniteur, sur ce que les parents attendent eux-mêmes du moniteur, sur les erreurs que l'on commet si fréquemment en face du problème de l'enfant (combien de parents auraient de profit à connaître ces choses... !), etc.

A l'issue de ces conférences, les futurs moniteurs se détendent en apprenant des chants qui seront repris, quelques mois après, par des milliers de gosses, au bord de la mer ou en montagne, loin des villes enfumées.

Ces cours, purement théoriques, vont trouver leur application pratique au cours de stages que suivra le moniteur pendant ses vacances de Noël, Pentecôte et Pâques, et une série de 5 à 6 week-ends.

Pendant ces stages, toutes les spécialités seront mises en application : chant (chorale, mime, canon), modelage, masque, céramique, marionnette, théâtre, terre cuite, observation, matelotage, jeux de toutes sortes, éducation physique (hébertisme), etc.

A noter que ces stages ont lieu, en général, pendant les saisons peu clémentes d'hiver et d'automne, et à des endroits plus ou moins éloignés.

Cette dernière remarque permettra l'élimination des stagiaires insuffisamment préparés physiquement.

Leurs références :

Il est évident que le législateur a prévu le cas de ces jeunes gens auxquels allaient être confiés des enfants, loin de leur famille pendant un certain temps.

Aussi, a-t-il été prévu une législation particulière sanctionnant la qualité de moniteur ou de directeur de Colonies de Vacances.

Les moniteurs doivent, pour avoir droit à ce titre, subir trois épreuves, qui sont :

1° Une épreuve écrite où ils devront montrer le parti qu'ils ont tiré des cours qui leur ont été donnés.

2° La série de stages mentionnés plus haut (au cours desquels ils ont été notés sur leur aptitude physique et pédagogique, par les cadres de formation du moniteur).

3° Une épreuve pratique, d'une durée minimum de trois semaines dans une Colonie de Vacances, au cours desquelles ils auront subi l'inspection d'un représentant du Ministère de la Jeunesse et des Sports.

C'est alors seulement que ces garçons et ces jeunes filles auront le droit de porter le titre de moniteur de Colonie de Vacances.

Ce sera pour eux, non seulement la récompense à tous les efforts moraux, physiques, intellectuels et même financiers (tous les frais de stage, déplacements, inscriptions, cours, matériel, etc. sont à la charge du candidat), qu'ils auront fourni, mais encore la joie immense d'être en contact avec les gosses « ces petits d'homme, comme écrit Kipling ».

Tout ce travail, toute cette formation ne leur servira, en général, que pour faire trois ou quatre colonies successives.

Alors, vous demanderez-vous, que font-ils ensuite ?

Eh bien ! ils font, la plupart, comme vous et moi. Ils se mettent à un travail lucratif, fondent un foyer et essaient de faire profiter leurs propres enfants de l'expérience acquise précédemment.

Quelques autres se mettent intégralement à la disposition de l'enfance partout où elle a besoin d'eux.

Ce domaine est très vaste, si l'on considère qu'en Europe, par exemple, plusieurs millions d'enfants (chiffre communiqué par l'O.N.U.) sont totalement abandonnés du fait de la guerre, du taudis ou de la dissociation des familles.

Chaque année, plus d'un million de gosses partent en vacances grâce à près de 100.000 jeunes filles ou jeunes gens qui ont sacrifié sur leurs propres loisirs pour que, pendant trois semaines, les enfants de nos villes vivent dans un monde fait à leur dimension.

N'est-ce pas là, chers lecteurs, une raison d'espérer en la jeunesse de notre pays ?

Sous-Commission de Jeunes.
Comité d'Etablissement du Siège Social.

***

La rédaction de l'*Esso-Revue* a pensé que bien des parents de la grande famille Esso, qui confient chaque année leurs enfants aux colonies de vacances de la Société, seraient heureux de trouver, dans cet intéressant article, quelques renseignements sur la formation des moniteurs et monitrices.

Pour les compléter, et pour illustrer le magnifique enthousiasme qui anime ces jeunes filles et ces jeunes gens, nous ne pouvons mieux faire que de publier quelques extraits de lettres envoyées par eux au Service Social de la Société, auquel incombe l'organisation de nos colonies et camps de Vacances.

M. Ledeux, directeur de la Colonie de Saint-Gilles-sur-Vie, décrit poétiquement le site du camp dans les bois :

« A quatre kilomètres, au nord de « Croix-de-Vie, parallèlement à la côte, « s'étend la forêt de Sion.

« Ce n'est certes pas l'une des plus « étendues de Vendée, mais c'est assurément l'une des plus belles. Son sol « de sable fin est couvert de pins magnifiques, aux troncs élancés, aux hautes « couronnes d'aiguilles qui tamisent les « rayons de soleil, à l'odeur pénétrante et « vivifiante.

« C'est dans ce cadre enchanteur, « peuplé d'écureuils et de jeunes lapins, « près de la mer, que la Standard décida « d'établir un camp de vacances pour « ceux qui ne pouvaient plus bénéficier « de la colonie (les jeunes filles et les « jeunes gens de 15 à 18 ans).

« Une maison de bois, venue de la « région parisienne, se transforma donc « en peu de temps en un magnifique petit « chalet forestier, aux lignes agréables, « aux teintes fraîches, aux fenêtres fleuries.

« L'intérieur, capable d'abriter tout « le monde par temps de pluie, fut pourvu « d'un matériel complet de cuisine, de « tables, de moyens de lutte contre « l'incendie... Une petite infirmerie y « trouva même sa place, dans un coin, « derrière un rideau.

« La veille de l'arrivée, neuf tentes « ou « marabouts » (trois par équipe), « se dressèrent face au chalet. Sous chaque « tente, on fit glisser trois ou quatre lits « de camp, des matelas, sacs de couchage, « polochons, couvertures, des lampes électriques à grande capacité.

« Tout était prêt quand, le lendemain, « nos trente campeurs pénétrèrent en « forêt après s'être reposés et réconfortés « à la colonie.

« Qu'il suffise de savoir que tous nos « garçons étaient pleinement heureux, « qu'ils avaient l'impression qu'une magnifique aventure commençait. L'atmosphère était déjà créée... ! »

***

Le « Loup », totem d'un moniteur, Léon Vial, nous conte un grand jeu, d'une façon alerte :

« Ohé, ohé tous ! Il faut venir bien « vite ! ». « Le chant résonne dans la cour, « entonné par les moniteurs et repris « par tous les colons tandis que toutes « les jambes s'activent. Les équipes se « rassemblent, c'est le départ. Tout le « monde est en effervescence. On est bien « décidé à passer une bonne journée. Que « se passera-t-il ? Que ferons-nous ? Bien « peu le savent encore...

« Et toute la flotte a mis les voiles « dehors. En tête « L'Indépendant » avec « ses tout petits qui allongent leurs « jambes sur la route, puis la « Bayonnaise ». « L'Intrépide », le « Revenant », « la « Glorieuse », la « Joyeuse », « l'Invincible » et le « Téméraire ».

« Le but, on le connaît à peine. Un petit « bois pas très éloigné de la mer, après « un certain petit pont, à 3 km. de la « colonie environ. Soudain, le vaisseau de « tête stoppe. Il vient de passer le pont « et, juste à droite, un chemin conduisant « à un bois. Allons « en avant toute », « ce doit être cela. On s'y engage donc. « Il est déjà presque midi (car on est « parti assez tard). On pense à déjeuner « et voilà justement la camionnette « Esso » qui apporte le ravitaillement. « Et maintenant, la sieste si bienfaisante : certains parlent tout bas, tandis « que d'autres se sont assoupis.

« Coup de théâtre, deux capitaines « ont disparu. Ils ont pris la fuite en « abandonnant leurs bateaux. Vite, il « faut poursuivre. Tous, enthousiasmés, « se rassemblent et les voilà partis à la « poursuite, tandis que nous lançons « de temps en temps des coups de sifflet...

« Les enfants fouillent tous les buissons « et passent à quelques mètres des fuyards « sans les remarquer, tandis que les petits « lapins effrayés s'enfoncent dans leurs « terriers. Ne pouvant imiter ces quadrupèdes rongeurs, ils se blotissent au plus « épais des fourrés et au milieu des ronces « pour disparaître à la vue des colons « qui poursuivent leurs recherches avec « acharnement.

« Mais pour retourner à notre plage « habituelle, il nous fait traverser encore « des dunes découvertes. Impossible à « franchir sans être aperçu ! Tous les « colons se précipitent : ils sont pris et « emmenés de force vers le lieu de rassemblement sur la plage, accompagnés par « de grands cris de victoire... »

***

M. Mombeig, lui, est un sportif et nous donne, comme il sied, les résultats de la compétition intercolonies (de la région) :

« Les cinq « colos » de Saint-Gilles « avaient résolu de grouper tout leur « monde en une journée sportive. Ne « croyez surtout pas que la préparation « aux épreuves ait été prise à la légère. « Ah ! mais non ! Il fallait voir les gars « de l'Intrépide, du Téméraire, de l'Invincible, de la Glorieuse... (et ces noms « constituent déjà un programme) fixer « anxieusement l'aiguille des chronomètres, pendant que leurs champions « s'entraînaient sur la piste. Ceux qui « n'avaient pas eu le bonheur d'être « sélectionnés rapportaient les derniers « tuyaux ! « Vous savez, chef, les gars « de Longwy, y sont pas si forts qui « z'en ont l'air, ils ne font que 1 m. 20 « en hauteur, on les z'aura ! »

« Enfin, le grand jour, les sélectionnés « étaient tout intimidés de leurs responsabilités. Pour leur prodiguer les derniers « conseils, les supporters ne manquaient « pas : « Et surtout, ne mange pas trop « avant la course ». Mais, si, il faut qu'il « mange pour avoir des calories »...



« Le stade pavoisé recevait les futurs « champions, au son de marches militaires scandées, que diffusaient les « hauts-parleurs.

« Les premières éliminatoires avaient « été défavorables aux couleurs Esso. « L'après-midi, nos jeunes athlètes « s'accrochèrent » et dans toutes les épreuves « comblèrent le handicap du matin. A « mesure que la remontée s'affirmait « et que la décision finale approchait, « le délire s'emparait des supporters, « et c'est, portés par les cris enthousiastes « de leurs camarades, que nos braves « petits gars arrachèrent une deuxième « place des plus méritoires. »

***

C'est le moniteur Jean qui termine en évoquant l'ambiance d'une fin de journée :

« Une courte sieste venait reposer des « jeux du matin et, la vaisselle faite et « rangée, une fois que l'ordre était rétabli « dans le chalet et sous les tentes, c'était « soit le départ vers la mer, soit le début « d'un grand jeu, ou encore une promenade « reposante. Certains se souviendront de « celle que l'on fit entr'autres jusqu'à « Saint-Jean-de-Mont.

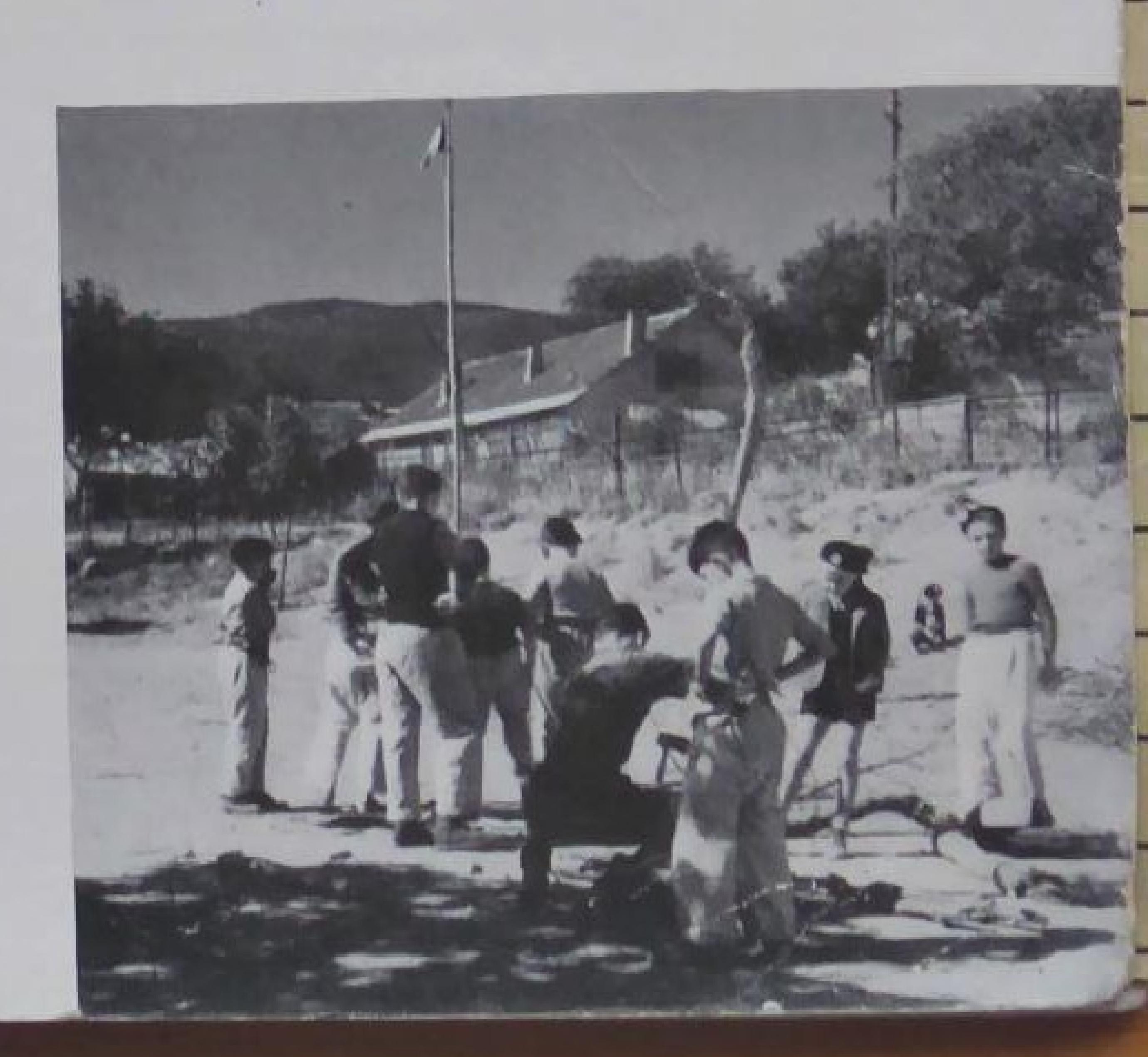
« Le retour s'effectuait dans les chants « et les rires, les réparties amicales et « le bruit des assiettes : c'était alors le « dîner.

« Dans le soir qui tombait, pendant « que l'équipe de service réparait le « désordre du camp, les autres causaient « ou chantaient. D'une tente parfois « (n'est-ce pas Victor ?) s'élevait un « air d'harmonica qu'une voix forte venait « interrompre.

« Alors, chacun partait avec son « moniteur pour une promenade nocturne et c'était au retour le coucher « dans un calme tout relatif...

« Et ainsi, les jours se sont écoulés, « les séances de cinéma à Sion le dimanche « soir se sont succédé et le camp, à « notre grand étonnement, a pris fin trop « rapidement.

« A l'an prochain, n'est-ce pas ? »



RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITIONS SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
1er TRIMESTRE 1950
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie.

30, RUE DU POTEAU, PARIS.